

№7 (937)
ИЮЛЬ 2009
WWW.ZR.RU
За рулем
РУССКИЙ СЛЕД
TOYOTA AVENSIS
VOLKSWAGEN PASSAT
FORD MONDEO 18
Открытые окна или кондиционер? 76
Компании проявили щедрость 104
Чем улучшить бензин 124
Берегись домкрата! 128
Разбить по стандарту 138
Везем парус к морю 218
PEUGEOT 3008
ОБЕЩАЕТ МНОГОЕ 28
ISSN 0321-4249
09007
9 770321 424007



«За рулем – против»

На днях мой коллега рассказывал, как инспектор ДПС на одной из подмосковных трасс уговаривал его раскошелиться на полсотни тысяч рублей за пересечение сплошной разделительной линии. Я же поймал себя на том, что совершенно не удивился. На моих глазах выросло уже целое поколение государевых людей, искренно убежденных, что жить на одну зарплату несправедливо, а брать деньги на посту совсем не зазорно. Аргумент простой: мол, поработайте здесь, как мы, тогда заговорите иначе. Намек на то, что, попав в систему, ты становишься «как все» либо вылетаешь из обоймы. Те, кто встроился, улучшают свое благосостояние, не забывая делиться с кем-то, кто рядом и выше. Ведь, будучи при форме и на служебном автомобиле, вряд ли инспектор промышляет исключительно по собственной инициативе на свой страх и риск. Значит, кто-то позволяет ему в служебное время и на системной основе формировать «внебюджетные доходы». Или сознательно закрывает глаза на «невинные проделки» подчиненных. Получается своего рода бригадный подряд. Внакладе только мы с вами.

«Коррупция должна стать неприличной» – так написал в своем блоге президент России Дмитрий Медведев. От себя добавлю: убежден, что гласность в этом деле – незаменимый инструмент. И когда в прессе появляются фотографии и фамилии конкретных взяточников и просто хамов, то их карьеру, как правило, ожидает закат. Давайте ускорим его: сообщайте нам о таких примерах! Разумеется, речь не только о вымогательстве, но и о проявлениях разгильдяйства, халатности, неуважения к человеку и закону на дороге. Верим: ваши письма и снимки, подобные публикуемому ниже, помогут в конце концов навести порядок. Специально для этого открываем новую рубрику в журнале и на сайте www.zr.ru: «За рулем – против».

Петр Меньших

«Опель»: второй поход на восток

В предпоследний день мая случилось неслыханное: России удалось стать крупнейшим акционером компании «Опель».

После чрезвычайно напряженных переговоров на самом высоком уровне (решающую роль сыграла канцлер ФРГ Ангела Меркель) из четырех претендентов на «молнию в круге» – ими были «Магна», ФИАТ, китайская фирма SAIC и некий инвестиционный фонд «Рипплвуд» – на дистанции остался лишь первый. Все прочие отступились после того, как руководство «Джи-Эм» неожиданно взвинтило цену своего согласия до 350 млн. евро.

В конечном итоге доли в акционерном капитале «Опеля» (его в пожарном порядке выделили из «джи-эмовского») распределились так: 35% остались у «Дженерал моторс», столько же приобрел Сбербанк РФ, еще 20% – ком-



Солнце «Опеля» первый раз взошло на Востоке в 1946-м, заиграв лучами на боках новеньких «москвичей». Одному из них посчастливилось сфотографироваться с Майей Плисецкой.

пания «Магна» и, наконец, 10% оставили трудовому коллективу «Опеля». У нас нет данных, сколько заплатил Сбербанк, а вот «Магна» отдала около 500 млн. евро, так что считайте сами.

Что же отпугнуло остальных участников тендера? Быть может, важнейшее условие сделки – не закрывать заводы фирмы в Германии (а они есть еще в Польше, Испании, Бельгии и Великобритании). Чтобы приносить прибыль новым хозяевам, необходимо куда-то пристроить миллионы авто, причем быстро. Тут и пошли разговоры, что теперь, дескать, на ГАЗе наладят сборку 180 тыс. «опелей» в год (вместо «сайберов»), что долю этой марки на российском рынке доведут аж до 20% с нынешних 3%… Допустим, линия сборки с таким объемом справится (на переналадку уйдет от шести до девяти месяцев), но готов ли рынок?

Еще одна интересная деталь: руководить «Опелем» будет не Сбербанк, не «Джи-Эм» и тем более не ГАЗ, а… «Магна», у которой всего пятая часть акций, даже без блокирующего пакета. Странно лишь на первый взгляд: в производстве автомобилей фирма тоже знает толк, выпуская «Мерседес» G-класса, БМВ-Х3 и ряд других моделей. «Магна» (лат. magna – большая) не только третий в мире поставщик автокомплектующих; на ее 240 (!) предприятиях трудится 74 400 человек, обеспечивая оборот в 17,32 млрд. евро и чистую прибыль в 51,87 млн. евро. Руководит компанией ее основатель Фрэнк Штронах, приехавший из Старого Света в Канаду в 1954 году с 200 долларами в кармане и паспортом на имя Франца Штрозака.

Весьма интригующим в этой сделке века остается вопрос: что имел в виду глава Сбербанка Герман Греф, заявляя, что наш автопром получит доступ к самым современным технологиям? Ясного ответа пока нет… **ЗР**

МНЕНИЕ НЕМЕЦКОГО ЭКСПЕРТА

Норберт ХОББХАН:
Может ли дело пойти на лад, если Владимир Путин и Барак Обама начнут строить автомобили, а Ангела Меркель станет главбухом? На первый взгляд все просто: «Магна» с российскими партнерами за спиной получает контрольный пакет «Опеля» и спасает марку, что и подтверждается меморандумом о взаимопонимании. На самом же деле вопросов больше, чем ответов. Почему, например, спасители «Опеля» пришли из-за рубежа, а не из самой Германии? Экономист ответит: «Опель» со своими 25 тыс. работников сумел в 2009 году наделать убытков почти на 3 млрд. евро. Мощности в мировом автопроме загружены максимум на две трети – их надо сокращать. Немецкие финансисты и министр экономики не верят, что спасение «Опеля» экономически оправданно. Мировой кризис еще далек от окончания. Автопром к тому же находится на этапе радикальной смены технологий, которая пожирает огромные деньги. Риск слишком велик.

Прибыли не намечается – такова точка зрения министра экономики Карла-Теодора цу Гутенберга, который предлагал путь контролируемого банкротства. Но в Германии идет предвыборная борьба и политики часто действуют вопреки логике. Такого же мнения, похоже, придерживаются немецкие банки, у которых полно своих проблем. Вдобавок кто стал бы руководить фирмой дальше? Опять «Джи-Эм», который все и заварил? Успешно работающий «Фольксваген» не заинтересован вытаскивать конкурента, тем более что его помощь, будь она эффективной, выразилась бы в максимальном закрытии заводов и массовых увольнениях, чего больше всего боятся политики.

Так что же в активе русско-канадской спасательной команды? «Магна» до сих пор была высокорентабельным всемирным поставщиком комплектующих. Кроме того, фирма строит автомобили по заказу других производителей, разрабатывает электрический «Форд-Фокус» и уже сегодня обладает ноу-хау в этой технологии будущего, но все это в ограниченных масштабах.

Удачливому 76-летнему бизнесмену Штронаху кризис «Джи-Эм» дает шанс самому начать строить автомобили крупными сериями. Для этого он задействовал давние контакты с Олегом Дерипаской, а тот, в свою очередь, использовал свои отношения с Владимиром Путиным. Так появилась политически мотивированная оферта, которая не исключает экономического успеха после слабого лучика надежды. Путин должен спасать Нижний Новгород, если не хочет увидеть там сотни тысяч безработных. Дерипаска строит на ГАЗе автомобили, которые никому не нужны, – без посторонней помощи завод не устоит, а хозяин его потеряет еще больше. Путин «взял в лодку» Сбербанк, и теперь, надо полагать, у него стало одной заботой меньше.

Герман Греф не принимал бизнес-решения, а воплотил политически мотивированное задание премьер-министра. Вместе они надеются до конца мирового кризиса создать в Нижнем Новгороде современное производство и рассчитывают на новый автобум в России с продажами до миллиона «опелей» в год. Дилерская сеть ГАЗа обеспечивает готовую инфраструктуру, которую другим еще нужно создавать.

Без сомнения, «Опель» – хороший автомобиль. Денег немецких налогоплательщиков, которые предоставлены в виде кредита на сумму 4,5 млрд. евро, должно хватить. Риск Сбербанка обозрим, «Магна» вкладывает лишь копейки из собственных средств. В случае успеха «Джи-Эм» – акционер «Опеля» с 35% – может выиграть и сам. А поскольку он принадлежит теперь правительству США, Обама вправе надеяться в течение нескольких лет что-нибудь вернуть из вложенных миллиардов. Ну а если «Опель» станет доходным, то США смогут однажды (в далеком будущем) продать его акции с прибылью. С этой точки зрения Штронах – лишь младший партнер Путина и Обамы, которые принимают не экономические, а политические решения.

Большая восьмерка – своего рода наблюдательный совет «Опеля». Тот, кто будет руководить «Опелем» в дальнейшем, должен понравиться и Обаме, и Путину, а еще быть в хороших отношениях с фрау Меркель, поскольку лишь она реально располагает деньгами и будет чертовски внимательна к тому, чтобы сохранить немецкие рабочие места. Успех «Опеля» для нее вторичен. Не исключен в этом покере и звонок Путина Шрёдеру. Возможно, этого автодилетанта мы увидим в новом наблюдательном совете «Опеля» – ведь у него немалый опыт общения с политиками и восточно-западными СП, что реально может быть полезным.

Однажды «Опель» уже «ходил» на Восток. В 1946 году СССР создал на основе «Кадета» марку «Москвич». Проработав шесть десятков лет, в 2006-м «Москвич» обанкротился. Будем надеяться, что на сей раз получится лучше. Для нас, автолюбителей, не говоря уже о рабочих в Германии и в России, «Опель» действительно хорошая машина.

ЛИЦА НОМЕРА


Карлос Гон, «Рено-Ниссан», с. 176


Джеффри Гайтон, «Мазда Европа», с. 180


Себастьян Феттель, «Ред Булл», с. 202



36 ОСТРОВ СПОКОЙСТВИЯ
«Мерседес-Бенц» S-класса



40 КРЕДИТ ДОВЕРИЯ
«Лада-Приора» – «Шевроле-Ланос»


48 НА ОБОДАХ
Спецтест «Спущенная шина»



68 РЕКУПЕРАЦИЯ
«МИНИ-Купер Кабрио»



106 КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ
Завод «Фольксваген» в Калуге



78 МАЛЬЧИКИ-МАЖОРЫ
Тест «Ауди-Q5», «Вольво-XC60»



122 КАМЕНЬ У ТРЕХ ДОРОГ
Подержанные авто до 350 тыс. руб.

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Автобус. **Грузовик.



146 ГОЛУБАЯ МЕЧТА
Перспективы газового топлива



138 ЧТО ГОВОРЯТ ЗВЕЗДЫ
Методики крэш-тестов



154 МАКАРОНЫ ПО-ФЛОТСКИ
Тест-ремонт «ФИАТ-Албеа»

132 ИСКРОМЕТНЫЕ ЧУДЕСА
Тест свечей



171 К ВЫЕЗДУ ГОТОВ!
Набор документов водителя


У595НМ 199
У650НМ 199
GO- 38
Т087ВК 199



«Гольф»? Есть варианты!

В Германии уже можно заказать «Фольксваген-Гольф Вариант» с кузовом универсал. Поставки начнутся в сентябре; цена – от 18 500 евро.

Немцы традиционно берут такой «Гольф» в качестве корпоративного авто, а вот в России он скорее подойдет для семейных поездок. Новинка, естественно, переняла характерные внешние черты хэтчбека «Фольксваген-Гольф» шестого поколения: аналогично оформлены бампер, решетка радиатора, фары.

Уже в базовой версии новый «Вариант» оснащают системой стабилизации ESP и шестью подушками. Предусмотрено три комплектации: «Трендлайн», «Комфортлайн» и «Хайлайн». Известную по предыдущему поколению версию «Спортлайн» упразднили, видимо посчитав, что спортивность не характерна для универсалов, а вот элементы роскоши – в самый раз. Для любителей «прохватить» предусмотрены мощные двигатели – бензиновый TSI 160 л.с. и турбодизель 140 л.с. в паре с коробкой передач DSG. Причем дизель не только разгонит авто до 210 км/ч, но и обойдется всего 5 литрами топлива на сотню.

Еще немного об экономии, которую обеспечит коробка с двойным сцеплением DSG. С нею моторы с непосредственным впрыском бензина мощностью 122 или 160 л.с. потратят на 100 км пробега всего 6,0 и 6,1 л соответственно. Обычная механика увеличивает эти цифры на 0,3 л/100 км! Если гнаться не за экономичностью и скоростью, а за минимальной ценой, тогда стоит обратить внимание на моторы с традиционным многоточечным впрыском (они, кстати, менее требовательны к качеству бензина!) мощностью 80 или 102 л.с. – их также предложат, но чуть позднее. Все шесть двигателей соответствуют стандарту Евро V.

Из приятных опций, облегчающих жизнь водителя, отметим две системы парктроника (автомат «паркэссист» и камеру заднего вида «рирэссист»), новый климат-контроль «климатроник», навигатор, интерфейс «блютуз» для беспроводного подключения мобильника и даже сдвижную панорамную крышу.



«Джи-Эм»: государство в государстве

Руководство крупнейшей автомобильной компании «Дженерал моторс» обратилось в суд с просьбой признать ее банкротом. Думаете, заводы закроют, рабочих уволят – и все? Ничего подобного! В США эта процедура означает лишь, что на время коренных преобразований (Барак Обама отвел на них не более 90 дней) никто не вправе беспокоить фирму требованиями погасить долги (а это 27 млрд. долларов) по ранее принятым обязательствам. Однако сокращения будут, и немалые. Работу потеряют 21 тыс. человек, закроют ворота 14 заводов, а из брендов останутся лишь «Шевроле», GMC, «Бьюик» и «Кадиллак». На проведение модернизации и реструктуризации правительство США выделило 30 млрд. долларов в обмен на 60% акций (еще 12,5% получит правительство Канады) будущей компании «Нью Джи-Эм», что фактически означает национализацию автогиганта.

Банкротство головного концерна не затронет российские подразделения «Джи-Эм», их работа продолжится в обычном режиме. Это нам подтвердили в российском представительстве фирмы.



Питерская «Теана»

Более тысячи человек стали участниками торжественной церемонии открытия завода «Ниссан» в Санкт-Петербурге.



Старт производству японских автомобилей в России дали председатель правительства Российской Федерации Владимир Путин, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко и Карлос Гон, президент и главный исполнительный директор компании «Ниссан». Объем инвестиций в строительство завода – 200 млн. долларов. После выхода предприятия на полную мощность (на первом этапе) общий объем производства достигнет 50 тыс. автомобилей «Ниссан-Теана» и «X-Трейл» в год; на заводе будут работать 750 человек. Кроме того, примерно 5 тыс. рабочих мест создадут компании-поставщики.

Планы на первый год куда более скромные – 10–15 тыс. машин, а в перспективе предстоит выйти на уровень 150 тыс. в год и запустить третью модель. С высокой вероятностью можно сказать, что это будет бюджетный автомобиль компакт-класса.

«Это большой шаг вперед для компании «Ниссан», – сказал Карлос Гон, выступая на церемонии. – Открытие завода в нынешних экономических условиях говорит о нашей уверенности в значительном потенциале российского рынка». (Интервью с К. Гоном читайте в разделе «Экономика».) Кстати, по итогам прошлого, удачного года рынок России стал для японской компании первым в Европе и пятым в мире. Японцы не сомневаются, что после окончания кризиса они смогут еще улучшить свои позиции.





На российском посту

В представительстве компании «Тойота» приступил к работе новый руководитель – Такеши Исогая.

Экс-глава представительства Томоаки Ниситани возглавил проектную группу по России в штаб-квартире компании. Напомним, что за пять лет, когда Ниситани-сан руководил российским представительством, была в несколько раз увеличена дилерская сеть, построен завод в Санкт-Петербурге, а суммарные продажи превысили 600 тысяч машин.

Его преемник вступил в должность 4 июня. Такеши Исогая родился в 1955 году, в 1978-м окончил университет Тохоку по специальности «экономика». С 1999 по 2004 год работал вице-президентом подразделений «Тойота» в США и Мексике. С 2004 по 2009-й – управляющий директор по развитию бизнеса «Тойоты» в Китае. В 2009 году назначен президентом ООО «Тойота Мотор» (Россия). «Наша стратегия ориентирована на максимальную удовлетворенность клиентов от покупки и владения автомобилями «Тойота», – отметил г-н Исогая в своей приветственной речи.



КОРОТКО

45 лет исполнилось Дмитровскому полигону НИЦИАМТ, на дорогах которого «За рулем» проводит тесты автомобилей. На площади 380 га создан уникальный набор дорог и участков бездорожья: скоростная и динамометрическая (до 300 км/ч!) трассы, подъемы, все мыслимые и немыслимые неровности. На полигоне есть также грунтовые дороги, отменно воссоздающие российские проселки, водяные ванны, самую глубокую из которых способен форсировать лишь грузовик, а еще комплекс для испытаний пассивной безопасности. Поздравляем, коллеги!

1-е место заняла Россия в рейтинге самых опасных для водителей стран, составленном ОЭСР. Учитывалось количество погибших в результате ДТП на миллион населения и миллион автомобилей. Далее в списке из 31 развитой страны идут Словакия, Польша, Турция, Венгрия, Южная Корея, Греция, США, Чехия, Бельгия.

2,4 собранных автомобиля в год приходится на одного работающего в российском автопроме. Это в три с лишним раза меньше среднемирового показателя. В Японии и Южной Корее каждый работник «собирает» по 16 машин, в США – 11,3, во Франции – 10,9, в Германии – 8,4.

100 лет исполнилось марке «Ауди». Это знают многие, но не всем известно, что фирма первой в Германии перешла с правого руля на левый, выпустив в 1925 году леворульную версию модели с индексом K. При этом в стране изначально ездили по правой стороне дороги, не обращая внимания на «неправильно» установленные баранку и педали!



Большой тур в Баварию

БМВ представила «пятерку» в новом кузове, громко названном «Гран Туризмо». По сути это пятидверный хэтчбек, что ничуть не умаляет достоинств новинки.

Автомобиль весьма красив, напоминает очертаниями купе с плавно ниспадающей линией крыши. Отсутствие рамок у стекол дверей подчеркивает элегантность дизайна. Компоновщикам удалось сочетать свободу в ногах пассажиров заднего ряда, характерную для седанов 7-й серии, с высоким потолком модели X5. А сзади еще почти полкубометра для поклажи. Если ее много, а седоков мало, можно не только сдвинуть заднее сиденье на 100 мм вперед, но и полностью сложить его, освободив почти необъятное место под необходимые в «большом туре» чемоданы.

Необычно и решение задней, пятой двери. Как у «Шкоды-Суперб», ее не обязательно открывать всю целиком – порой весьма удобно поднять небольшую часть под стеклом. А салон можно отделить от багажника перегородкой.

Кроме собственно кузова, мировую премьеру отпраздновал двигатель версии 535i. Речь идет о первой рядной «шестерке» с двойным турбонаддувом «ТвинПауэр» и технологией управления клапанами «Вэлвтроник», развивающей 306 л.с. К этому (как, впрочем, и ко всем остальным двигателям) можно заказать новейший 8-ступенчатый автомат, который ранее был доступен лишь с 12-цилиндровым мотором на БМВ-760i.

Выдающиеся ходовые качества «Гран Туризмо» обеспечивает фирменная подвеска БМВ, причем сзади она пневматическая. В качестве опции можно добавить активное рулевое управление. Серийная система стабилизации воздействует на подачу газа, настройку автоматической коробки передач, усилитель рулевого управления. Система «Адаптив Драйв» способна независимо и плавно менять характеристики всех четырех амортизаторов.

Из «мелочей», не влияющих на скорость, отметим адаптивный дальний свет, систему ночного видения с распознаванием пешеходов, темпомат, способный работать в режиме «старт-стоп» с выключением двигателя… Ну а перечислять всевозможные электронные устройства для развлечений в дороге можно очень долго.



BMW 535i GRAN TURISMO

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 6/24/2979 $см^3$; мощность – 225 кВт (306 л.с.) при 5800 об/мин; максимальный крутящий момент – 400 Н·м при 1200–5000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; коробка передач – автоматическая 8-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 5-дверный; габариты (длина×ширина×высота) – 4998×2132*×1559 мм; объем багажника – 440/1700 л.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,3 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,9 л/100 км.

*С зеркалами.



Знай наших!

Команда «Формула Гибрид» из МАДИ успешно выступила в США на чемпионате мира в классе Formula SAE Hybrid, проводимом среди университетских команд, и немало удивила судей из числа ведущих конструкторов концернов «Крайслер», «Джи-Эм» и «Тойота». До этого в течение полутора лет студенты создавали свой «Летающий Дракон» (DragonFly) с бензиновым (125 $см^3$) и электрическим двигателями. Правда, из-за технических неполадок подняться выше 14-го места из тридцати двух не удалось, но для дебюта результат неплох, особенно если учесть колоссальную разницу в финансировании разработок в России и за рубежом. Напомним, что этот болид впервые был представлен публике в конце 2008 года в Италии на стадии проекта и удостоился первого места среди шести конкурентов из европейских стран.







А теперь – кроссовер!

В семействе «логанов» пополнение – кроссовер «Дачия-Степвэй».

Сохраняя приверженность бюджетному классу автомобилей, «Дачия» (или, если хотите, «Рено») превратила хэтчбек «Сандеро» в подобие паркетника, правда, переднеприводного. Рецепт простой и недорогой: увеличили на 20 мм дорожный просвет, установили мощные броские бамперы, расширители колесных арок, хромированную защиту снизу (спереди и сзади), релинги на крыше и подножки под дверьми. В таком виде новинка с логотипом «Степвэй» появится на европейском рынке уже в сентябре. Что интересно, если базовый «Сандеро» собирают в далеком бразильском городе Куритиба, то кроссовер будет сходить с конвейера завода в румынском Питешти. На машину дадут трехлетнюю гарантию при пробеге до 100 000 км.



DACIA STEPWAY 1,6 MPI

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1598 см³; мощность – 64 кВт (87 л.с.) при 6000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 5-дверный; габариты (длина×ширина×высота) – 4024×1753×1582 мм; объем багажника – 320/1200 л; дорожный просвет – 175 мм.

РАСХОД ТОПЛИВА: в смешанном европейском цикле – 7,6 л/100 км.

Автомобиль комплектуется либо бензиновым 1,6-литровым мотором, либо полуторалитровым дизелем. Оба знакомы по «Рено-Логан». Из оснащения можно упомянуть ABS «Бош 8.1», брейк-эссист и две подушки безопасности. Плюс противотуманки в базе.



Спиной вперед

Компания «Вольво» разработала новое кресло для перевозки детей в возрасте от 9 месяцев до 6 лет, устанавливаемое против направления движения автомобиля. Как показали многочисленные тесты, такое положение наиболее безопасно не только для грудничков, но и для дошкольников. Фирма предлагает разворачивать детей «по-взрослому» как можно позже, когда они станут весить не менее 15 кг.

Не беремся спорить с уважаемой шведской фирмой на тему безопасности, но вот согласится ли ребенок, подобный изображенному на фото, безропотно путешествовать спиной вперед, большой вопрос!

КОРОТКО

В поселке Ильинском Дмитровского района Московской области стартовал внедорожный проект «Фольксваген Оффроуд Экспириенс». Те, у кого еще остались сомнения в проходимости «туарегов» и «тигуанов», смогут проверить ее на спецтрассе длиной 4 км со всевозможными препятствиями. Полигон всесезонный, разве что зимой вместо брода и грязи по колено штурмовать придется снежную целину. Девиз мероприятия: «Ехать настолько быстро, насколько необходимо, и настолько медленно, насколько возможно».



Впервые колесные автомобили доехали до Северного Полюса. Это новый мировой рекорд! Тем приятнее, что его установили два отечественных вездехода «Емеля» на шинах сверхнизкого давления, которые собраны на новозавидовском Заводе экспериментального транспорта. Экспедиция под командованием заслуженного мастера спорта РФ Василия Елагина прошла свыше 1100 км по дрейфующим льдам, стартовав с острова Голомянный.



Панель приборов «Авенсиса» текстурирована под уголь такесуми, который в Японии делают из бамбука. Отпирается машина прикосновением к ручке, а пускается нажатием кнопки. Когда глушите мотор, руль заботливо отъезжает в сторону панели, облегчая выход. Перед глазами водителя объемные «оптитронные» шкалы спидометра и тахометра с ЖК-дисплеем между ними. Сенсорный экран на консоли, русифицированная навигация неплохо знакома со столицей и Подмосковьем. Правда, все эти блага доступны лишь в самой богатой комплектации «Люкс».

«Мондео» в пафосной комплектации Ghia тоже не промах – тут и щедрая отделка под дерево, и кожаные сиденья. В отличие от тойотовского, интерьер «Форда» нельзя назвать безликим даже сгоряча. Массивная, как Монблан, передняя панель с вычурной центральной консолью как минимум необычна. Приборный щиток, похожий на желанную в 1970-х аудиокассету, говоря языком того замечательного времени, «хипповый». Отметим также, что «Мондео» совсем недавно обрел российскую прописку, став соседом «Фокуса» по всеволожскому заводу.

Отрадно, что некоторые помарки, которые мы отмечали в предыдущих тестах, устранены. Раньше пепельница «Мондео» так и норовила прихватить за палец при открытии, сейчас все сделано с умом. Хотя одно все же настороржило. Кто-то из нас по ошибке утащил из «Форда» ключ-брелок. А поскольку двигатель пускается кнопкой, водитель этого не заметил, автомобиль – тоже! «Мондео» преспокойно уехал за пару километров от ключа и не подумал заглохнуть. Вот это да!

Стоящий неподалеку «Пассат» как будто втянул голову в плечи. На фоне смелого переростка «Мондео» и технократичного «Авенсиса» он смотрится слишком скромно, если не сказать старо. Ничего, в текущем году его ждет рестайлинг, а в начале 2011-го – полное обновление. Впрочем, ветеран не думает сдавать позиции – наоборот, завоевывает новые: например, конвейер завода в Калуге.

«Фольксваген» не столь монументален, как «Тойота» и тем паче «Форд».

«МОНДЕО» ИЗ ВСЕВОЛОЖСКА

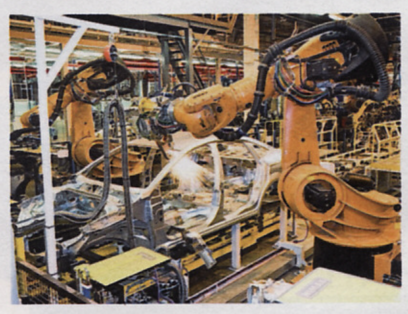


За семь лет на российском заводе «Форд» во Всеволожске собрали почти 300 000 «фокусов», что позволило компании основательно укрепить свои позиции на российском рынке и занять лидирующие строчки в рейтингах продаж. Это и подвигло на следующий шаг: в марте 2009-го начато производство еще одной популярной модели – «Мондео».

Изготавливают ее на одном конвейере с «фокусами»; в связи с подселением потребовалось значительно изменить весь производственный процесс, включая организацию дополнительного участка в кузовном цехе и удлинение линии сборки. Чтобы не останавливать производство и не снижать темпов, для перестройки использовали зимние каникулы. Основные проблемы были связаны с логистикой, а точнее, с доставкой новых деталей на различные участки, ведь их номенклатура существенно расширилась. От появления пробных образцов до выхода товарных автомобилей прошло всего 32 дня – первые «мондео» сошли с конвейера в марте этого года. По утверждению заводчан, на качестве спешка не отразилась. Пока производят только седаны – именно они пользуются повышенным спросом. Хэтчбеки и универсалы по-прежнему поставляют из Бельгии, с завода в городе Генк.

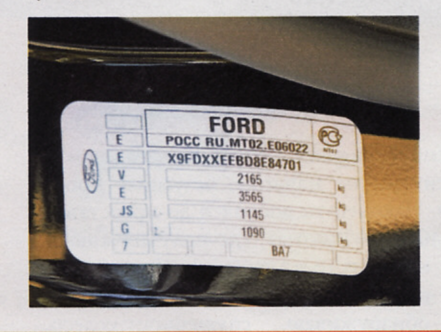
Покупателям новой отечественной модели доступны шесть различных комплектаций: Ambient, Trend, Ghia, Ghia X, Titanium, Titanium X. На выбор предлагают бензиновые двигатели 1,6 (125 л.с.), 2,0 (145 л.с.), 2,3 (161 л.с.) и 2,5 л (220 л.с.) с турбонаддувом, а также дизельный 2,0 л (140 л.с.). Автоматическими коробками передач оснащают только 2,3-литровые бензиновый и дизельный двигатели.

Самый дешевый «Мондео» с двигателем 1,6 л и механической коробкой передач в версии Ambiente доступен за 670 000 рублей. В Бельгии машины с таким уровнем оснащения не выпускают. Тамошние комплектации начинаются с более продвинутой Trend и выходят дороже российских аналогов с подобным уровнем оснащения на 93 500 (хэтчбек) или 108 500 (универсал) рублей.



Кузова полностью сваривают в России, применяя высокотехнологичный метод бесконтактной лазерной пайки.

Идентификационный номер автомобиля (VIN), присваиваемый местным «мондео», подтверждает их российское гражданство.





Солидная внешность «Форда» не обманывает – машина степенна и в движении.

По меню бортового компьютера удобно бродить благодаря кнопкам на руле.

В изяществе и завершенности форм интерьеру «Форда» не откажешь.

С этого ракурса сразу и не скажешь, какой перед вами «Мондео» – хэтчбек или седан.





Да, у машины самый узкий в задней части салон; руль без сервопривода регулировки вылета и высоты, как в «японке» английской сборки. И все же «Пассат» лучший по части подбора материалов и эргономики – самый добротный пластик, самые информативные приборы, самые приятные кнопки, самые удобные педали, включая напольную педаль газа. Умилил кармашек с водостоком в торце водительской двери – для зонта!

Но раздавать награды рано, прокатимся по городу.

Ford Mondeo

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебютанта Женевского автосалона 2007 года на российском заводе производят с кузовом седан. Хэтчбек и универсал импортируют из Европы.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6–2,5 л (125–220 л.с.); дизельные, 2,0 и 2,2 л (140 и 175 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5- или 6-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Ambiente, Trend Ghia, Ghia X, Titanium, Titanium X, Sport.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
670 000–1 241 500 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Надежное поведение в поворотах, просторный салон, русификация меню.

– Посредственная обзорность, недостаточно информативные тормоза, неудобные кнопки аудиосистемы.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА



полная оценка по категориям в конце статьи

Ford Mondeo – за узнаваемой внешностью просторный салон и очень достойное шасси.



Завидев грозное «лицо» «Авенсиса» в зеркалах, некоторые водители спешат уступить левый ряд.

Регулировка руля по вылету и высоте – с памятью двух положений.

В богатой комплектации «Авенсиса» есть русифицированная навигация и все прочие блага.

Подвески «Тойоты» пропускают мелкие неровности, однако большие ямы преодолевают без пробоя.



Toyota Avensis

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Представлена в 2008 году с кузовами седан и универсал. Сходит с конвейера завода в Великобритании. В России – с лета 2009-го.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,8 и 2,0 л (147 и 152 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Комфорт+», «Элеганс», «Элеганс+», «Престиж», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
819 500–1 387 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА


Богатое оснащение, удобное водительское сиденье, хорошая управляемость, солидный дорожный просвет, русифицированная навигация.

Шум мотора при разгоне «в пол», довольно жесткая подвеска.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Toyota Avensis – сохранила имя, изменила характер. Отныне угождает водителю не меньше, чем пассажирам.



ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ

Итак, повторю: первое впечатление очень сильно зависит от внешних обстоятельств. В случае с «Мондео» этим самым «первым» стали маневры у популярного супермаркета. Солидные габариты, невидимый капот и корма заставили попотеть и пару раз выйти из машины. Жаль, что в дорогой версии по умолчанию не ставят даже парктроник (придется заказывать дополнительно), не говоря уже о камере заднего вида



В темноте голубой экран слишком назойлив. Индикация включенной передачи, наоборот, недостаточно четкая.

Думается, отделка под дерево идет «Форду» меньше, нежели алюминий в модификации Titanium.

Электронный эконометр «Тойоты» намекает: расход топлива во многом зависит от стиля езды.

Интерьер «Авенсиса» понравится ценителям японской дотошности.

К эталонным приборам немецкой машины претензия лишь одна, и адресована она специфической синей подсветке.

Самое удобное водительское место – в «Фольксвагене». Отметим почти спортивный руль и лучшую боковую поддержку сиденья.



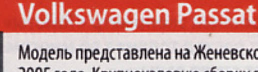


Новое поколение «Пассата» обещает быть не столь консервативным, как нынешнее.

Функция Auto Hold не позволяет откатиться назад даже на крутом подъеме.

Парктроник – штука очень полезная даже при наличии хороших зеркал.

Вопреки ожиданиям, на ходу «Пассат» оказался мягче и комфортабельнее «Авенсиса».



Volkswagen Passat

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель представлена на Женевском мотор-шоу 2005 года. Крупноузловую сборку производит калужский завод «Фольксваген».

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6–3,2 л (115–250 л.с.), дизельные 105–170 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5- или 6-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат, 6- или 7-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Trendline, Comfortline, Sportline, Highline.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
743 200–1 340 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Великолепная управляемость и работа коробки передач, тяговитый мотор, отменная отделка, практичный багажник, защита моторного отсека.



– Узкий салон, стесненная посадка назад.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,6 полная оценка по категориям в конце статьи

Volkswagen Passat – эталон поведения на дороге, но снаружи выглядит просторнее, чем внутри.



(такой опции не предлагают вовсе). С обзорностью у «Форда» дела тоже не ахти: передние и задние стойки широкие, а наружные зеркала сильно искажают картинку.

Совсем другое дело «Тойота». Экран навигатора по совместительству выдает цветное изображение с кормовой камеры, подкрепляя его звуковым сопровождением парктроника. Очень понравились и зеркала – большие, удачной формы и без фордовского астигматизма.

Хорош и «Пассат». Он также снабжен парктроником, рисующим на дисплее проекцию кузова и указывающим

опасные зоны, причем не только сзади, но и спереди. Обзорность в немецкой машине не хуже, чем в «японке».

Задним пассажирам «Форда» можно лишь позавидовать – места во всех направлениях довольно даже для троих, двоим же просто роскошно. «Авенсис» лучше лишь тем, что центральный тоннель почти неощутим – среднему пассажиру есть куда девать ноги. Но что толку, если головы всех троих упираются в крышу, а в плечах узко? «Фольксваген» недалеко ушел от «Тойоты»: в нем удобнее подушка, зато тоннель между сиденьями практически лишает возможности комфортного размещения впятером. А каково в водительском кресле?

У «Мондео» оно выглядит многообещающе, но боковая поддержка и подушки, и спинки не столь развита, как ожидаешь. В «Авенсисе» свои нюансы. Сиденье плотно охватывает, но спустя некоторое время от этих объятий хочется освободиться или хотя бы что-нибудь подвинуть (благо регулировок тут аж восемь, не считая поясничного подпора).

«Пассат» в очередной раз доказывает: дело не в количестве, а в качестве. И пусть двигать сиденье в продольной плоскости придется вручную, а не нажатием кнопки, как в других машинах, зато удобную посадку находишь за секунды, а по истечении нескольких часов из-за руля выходишь как новенький.

Мягче всего дорога стелется под колесами «Мондео» и «Пассата». «Тойота» дотошно пересчитывает все заплатки, передавая вибрацию на руль. Тем не менее все машины достойно справляются с особенностями российских трасс, не допуская пробоев и чрезмерной раскачки. «Форд» и «Фольксваген» очень хороши и по уровню шума в салоне. «Тойота» неслышно идет накатом, но досаждает монотонным зудом двигателя, зависшего на одной ноте по приказу вариатора.

Кстати, отныне мы сверяем субъективные ощущения по шумам с объективными – посредством инструментальных замеров.

УСТУПИ ДОРОГУ

Дополнительная интрига: три трансмиссии, разные по принципу работы. Начнем с традиционного автомата – им оснащен «Форд». Коробка удалась: переключения вверх почти незаметны, переход вниз происходит с незначительным запаздыванием. Понравилась и возможность тормозить двигателем, принудительно включая передачу вручную. Кста-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	FORD MONDEO	TOYOTA AVENSIS	VOLKSWAGEN PASSAT
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4844/1886/1500	4695/1810/1480	4765/1820/1472
база	2850	2700	2709
колея спереди/сзади	1589/1605	1550/1540	1552/1551
Объем багажника, л	493	509	565
Радиус поворота, м	5,7	5,4	5,7
Масса снаряжен./полная, кг	1555/2165	1505/2050	1439/2070
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5	10,0	9,0
Максим. скорость, км/ч	207	205	215
Топливо/запас топлива, л	A95/70	A95/60	A95/70
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	6,7/13,8/9,3	5,7/9,2/7,0	6,3/11,3/8,2
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	2261	1987	1798
Степень сжатия	10,6	10,0	н.д.
Мощность, кВт/л.с.	118/161 при 6500 об/мин	112/152 при 6200 об/мин	118/161 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	208 при 4200 об/мин	196 при 4000 об/мин	250 при 1500 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A6	A7	A7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	4,15/2,37/1,57/1,16/0,86/0,69/–/3,39	2,4–0,43/1,67	3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,79/4,17
Главная передача	3,33	5,18	4,17/3,23
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	235/45R17	215/55R17	215/55ZR16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	FORD MONDEO	TOYOTA AVENSIS	VOLKSWAGEN PASSAT
Снаряженная масса, кг	1613	1524	1510
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	948 (58,8)/665 (41,2)	920 (60,4)/604 (39,6)	908 (60,1)/602 (39,9)
Дорожный просвет, мм	160	170	145
Динамические качества			
Разгон, с:	1,4с; 3,1с; 5,4с; 8,3с; 12,2с; 17,0с; 23,9с; 33,9с; 55,0с; max 193,6 км/ч. Погрешность спидометра 4,1%	1,6с; 3,8с; 6,1с; 9,0с; 12,6с; 17,4с; 24,3с; 34,5с; 54,0с; max 192,6 км/ч. Погрешность спидометра 5,4%	1,7с; 3,0с; 4,7с; 7,1с; 9,9с; 13,7с; 18,6с; 25,3с; 35,1с; 52,9с; max 210,3 км/ч. Погрешность спидометра 4,1%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	6,8	6,3	4,9
80–120 км/ч (D)	8,7	8,4	6,4
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1287	1669	1606
50–0 км/ч	452	703	612
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	39,0	40,0	39,6
замедление, м/с²	9,9	9,6	9,7

ти, в ручном режиме автомат самовольно не переключается вверх. Мелочь, а приятно.

«Авенсис» оснащен новым вариатором Multidrive S с семью виртуальными передачами. Чтобы положить конкурентов на лопатки, «Тойота», что называется, навернула вариатор по полной программе. Желаете переключаться сами – пожалуйста! Хоть рычагом, хоть подрулевыми лепестками. Вариатор, как и положено, использует возможности мотора на все сто. И работает столь убаюкивающе плавно, что ощущение разгона смазывается – кажется, будто машина «не едет» даже в режиме «спорт». Замеры же говорят об обратном: «Авенсис» лишь чуть уступает более мощному «Мондео» в разгоне до сотни и переигрывает его по эластичности.

Но обеим машинам все равно далеко до «Пассата». Турбомотор TSI в сочетании с роботом DSG творит чудеса. Машина чуть с ленцой трогается, а затем выстреливает, словно камень из рогатки! И не важно, что мотор на поллитра меньше фордовского в объеме, –



Если для вас важен комфорт задних пассажиров, «Форд» вне конкуренции.

Высота багажника «Мондео» маловата. Но это плата за полноценное запасное колесо.





Профиль заднего сиденья «Тойоты» сразу говорит: оно на двоих.

Не спешите с размаху захлопывать крышку – выдающиеся кронштейны могут повредить поклажу.



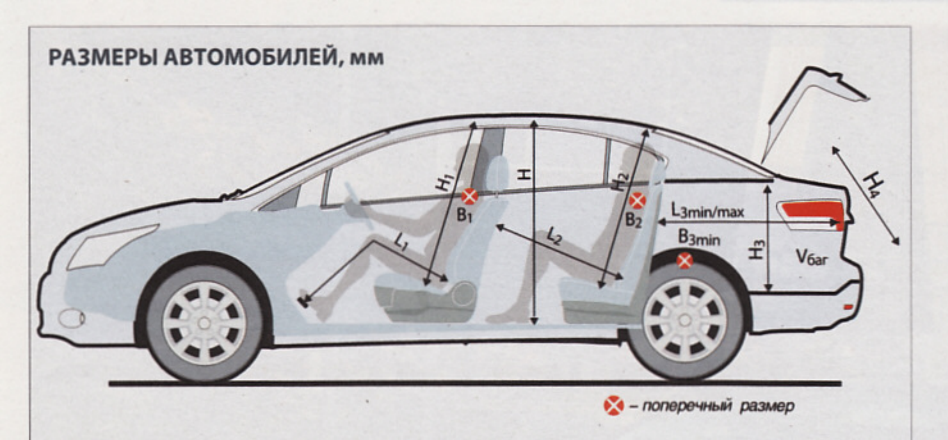


«Фольксваген» вторит «Тойоте»: третий сзади будет лишним.

Крышка багажника «Пассата» не только отпирается дистанционно, но и взмывает вверх под действием пружин.



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг}$, л
FORD MONDEO	955–1160	650–885	1165	995	950	1445	1415	1050/1635	1140	435	445	389
TOYOTA AVENSIS	950–1200	640–875	1190	1030	945	1390	1360	1110/1835	965	500	460	412
VOLKSWAGEN PASSAT	945–1165	620–880	1180	1020	920	1410	1355	1165/1745	1040	510	450	464

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Модель	Скорость, км/ч (передача)					
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	160 (D)	Разгон 0–100 км/ч
FORD MONDEO	63,5	65,7	68,6	71,2	73,1	70,3
TOYOTA AVENSIS	61,9	64,3	66,0	69,3	72,4	71,5
VOLKSWAGEN PASSAT	63,2	64,2	66,6	69,9	72,9	69,3



Сергей Воскресенский, эксперт «За рулем»: «Наш измерительный комплекс пополнился важным и нужным оборудованием – профессиональным прибором «Октава-110А» для измерения уровня шума. Мы начинаем со сравнительных замеров в салонах тестовых машин. Заезды проводим в широком диапазоне скоростей на ровном, хорошем асфальте динамометрической дороги полигона. Микрофон располагаем между передними сиденьями на уровне головы водителя (переднего пассажира). Результаты для размышлений уже есть. Впереди – разработка специальных зарулевских методик, подбор интересующих нас и вас покрытий».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Общая оценка
FORD MONDEO	8	8	7	8	9	8	8	8	8	9	9	9	8	8	8	8,2
TOYOTA AVENSIS	8	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	8	8	8,2
VOLKSWAGEN PASSAT	9	9	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	8	8	8	8,6

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

«Фольксваген» привозит «американцу» 1,3 с в разгоне до 100 км/ч и легко перепрыгивает недостижимый для конкурентов барьер 200 км/ч.

На серпантине все показывают хорошую выправку. «Мондео» уже демонстрировал нам свои бойцовские качества, «Авенсис» же стал откровением: собранные подвески и отлично настроенный электроусилитель руля позволяют ему висеть на хвосте у «Форда» без особых усилий.

Немецкая машина поначалу казалась даже чуть женственной по рулю: больно уж легок. На деле оказалось, что это вовсе не мешает конструктивному диалогу с водителем: он хорошо чувствует начало скольжения и легко направляет машину в створ виража. Отменное шасси!

Перефразируя народную глупость, скажу: хорошие тормоза придумали смельчаки. «Фольксваген» через пять минут создает опасную иллюзию полного контроля – настолько точно можно рассчитать место остановки. «Тойота» напрягла бесчувственной, словно с анестезией, педалью, но уступила «немцу» по длине тормозного пути самую малость. «Форд» же норовил увеличить интенсивность замедления в последний миг перед остановкой, а это приводит к клевкам.

Что же, время считать баллы. Победа, пусть и с небольшим преимуществом, достается «Фольксвагену». Но и расставшись с машинами, мы продолжали обсуждать их сильные стороны. И единогласно сошлись: все три достойны знака качества – самого приятного для покупателей. **ЗР**

*Редакция благодарит парусный клуб **«Водник»** за помощь в организации съемки.*



Михаил Гзовский: «С появлением «Тойоты-Авенсис» европейские оппоненты вынуждены будут поднимать планку оснащения и технического уровня в классе на новую высоту».

Накануне гибридизации

Появление символа бесконечности между цифрами 3 и 8 ознаменовало рождение не просто нового автомобиля «Пежо», а нового подвида в «львином» семействе. Повадки хищника изучал Владимир Соловьев. Фото автора.



Отделанная снизу черным пластиком задняя часть не выглядит тяжеловесной.

ПЕРВЫЙ КРОССОВЕР

У «Пежо» до сих пор не было в модельном ряду ни компактного однообъемника, ни компактного SUV (автомобиль для активного отдыха). Зато 3008-й наделен функциями и того и другого. При скрещивании особей разных биологических видов получаются метисы, или, если говорить о представителях животного мира, помесь; у компании со львом на радиаторной решетке родился автомобиль на пересечении стилей. То есть кроссовер. От полного привода отказались в пользу переднего, поскольку 80% таких машин продается с приводом лишь на одну ось. Однако над повышением проходимости поработали, но об этом чуть позже.

Кроссовер от «Пежо» вписывается в размеры городского автомобиля. Он построен на платформе модели 308, чья судьба сложилась весьма удачно, сохранил ее длину и ширину, но стал повыше.

Передняя панель строга, лаконична и вместе с тем спортивна.

В ПОМОЩЬ УКРОТИТЕЛЮ

Место водителя и салон в целом ни в чем не повторяют 308-ю модель. Сиденья подняты сантиметров на десять, что удобно при посадке. Регулируемый по высоте и вылету руль никого не удивит, а вот проекционный дисплей, позволяющий отслеживать скорость и другие параметры, не отрывая взгляда от дороги, – атрибут кабин самолетов и дорогих спортивных авто – ясно говорит об уровне оснащения.

Четко работает селектор передач. Он находится именно под рукой благодаря приподнятому центральному тоннелю. Двигателя практически не слышно. Мотор 1,6 л, плод совместных с БМВ усилий, разгоняет машину до 100 км/ч за 8,9 с. Для высокого, почти полуторатонного кроссовера совсем неплохо. И управляется 3008-й очень точно, без излишних кренов закладывая поворот. Легковой автомобиль, да и только.

Комфортное поведение современных авто на высокой скорости притупило у водителей чувство безопасно-

Под центральными дефлекторами вентиляции семь тумблеров самолетного типа, управляющих проекционным дисплеем, аварийной сигнализацией и замками дверей.





Стеклянную крышу конструкторам удалось сделать тоньше и легче на 5 кг без ущерба для безопасности и надежности.

За рычагом коробки клавиша электрического ручника и колесико системы Grip Control для выбора нужного режима в зависимости от состояния дороги.



У «Пежо-3008» выразительный облик. А как хищно смотрится пасть радиаторной решетки с железными зубками!



Подпольное хранилище в ногах задних пассажиров – неотъемлемый атрибут минивэнов – организовано и на кроссовере «Пежо».

го интервала движения; например, во Франции половина ДТП вызвана несоблюдением дистанции. С этим, подумали в Сошо, надо бороться – и предложили систему предупреждения об опасном сближении. Безопасной считается дистанция в две секунды (одна секунда – на реакцию водителя, вторая обусловлена инерцией привода тормозов). Прибор рассчитывает нужный «зазор» с учетом скорости движения и выдает предупреждение на дисплей. Решение при этом остается за водителем.

НОВЫЕ ПРИВЫЧКИ

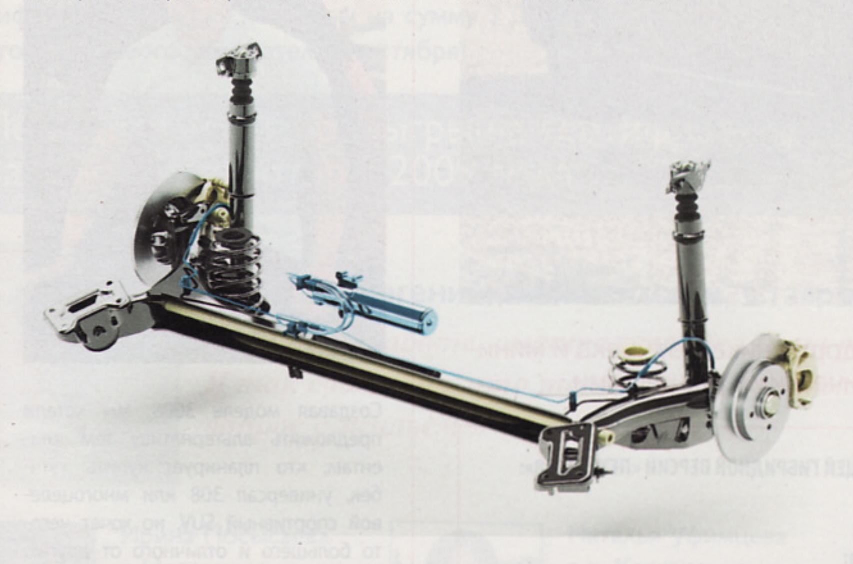
Повысить проходимость вне шоссе призвана система Grip Control (управление тягой), предлагающая три специальных режима – «снег», «грязь» и «песок». На снегу устройство оптимизирует уровень пробуксовки, помогая развить максимально возможное ускорение, а на грязи или мокрой траве допускает сравнительно высокую степень пробуксовки колеса, имеющего наименьшее сцепление с опорной поверхностью. Это обеспечивает самоочист-



Проекционный дисплей: на него выводится текущая и заданная круиз-контролем скорость, безопасная дистанция до впереди идущего автомобиля.

ПРОТИВ КРЕНОВ

Успокоитель кренов кузова снижает поперечные колебания при маневрировании. Гидравлическая система состоит из центрального модуля, расположенного над поперечной балкой и соединенного с двумя амортизаторами задней подвески. Этот модуль (плунжер и компенсационная камера) можно условно назвать третьим амортизатором. Рабочее давление в модуле составляет 20 бар. В повороте (фаза возникновения колебаний кузова) система объединяет гидравлические контуры правого и левого амортизаторов. Плунжер центрального модуля неподвижен. В этом случае характеристики демпфирования изменяются таким образом, чтобы амплитуда поперечных колебаний была минимальной. При движении по прямой (фаза нерегулярных колебаний кузова) оба задних амортизатора работают независимо, по классической схеме.



ку шин от грязи и восстановление допустимого уровня сцепления. Одновременно на колесе с наибольшим сцеплением создается максимальный тяговый момент. А вот на песке система разрешает немного буксовать обоим ведущим колесам, чтобы сохранить подвижность автомобиля и свести к минимуму риск зарыться. Сознаюсь, не нашел я в Хорватии летом ни снега, ни грязи, но проверил систему на мокрой траве и мелкой гальке. Работает!

Проходимость 3008-го еще больше возрастет, когда выйдет гибридная

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PEUGEOT 300	
	1,6 THP	1,6 HDi
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4365/1837/1639	
база	2613	
колея спереди/сзади	1532/1527	
Объем багажника (VDA), л	512/1604	
Радиус поворота, м	5,7	
Снаряженная масса, кг	1459	1425
Полная масса, кг	2020	
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,7	12,2
Макс. скорость, км/ч	201	180
Топливо/запас топлива, л	А95/60	ДТ/60
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,6	4,4
городской цикл	10,6	6,5
смешанный цикл	7,4	5,1
Двигатель		
Тип	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1598	1560
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/150 5800	80/110 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	240 1400	240 1750
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая балка	
Рулевое управление	реечное	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	215/60R16 или 225/50R17	



Трансформируемый багажник 3008-го с откидным бортом и поликом (сейчас он внизу), устанавливаемым на трех возможных уровнях.

При сложенных задних сиденьях объем багажника достигает 1604 л.



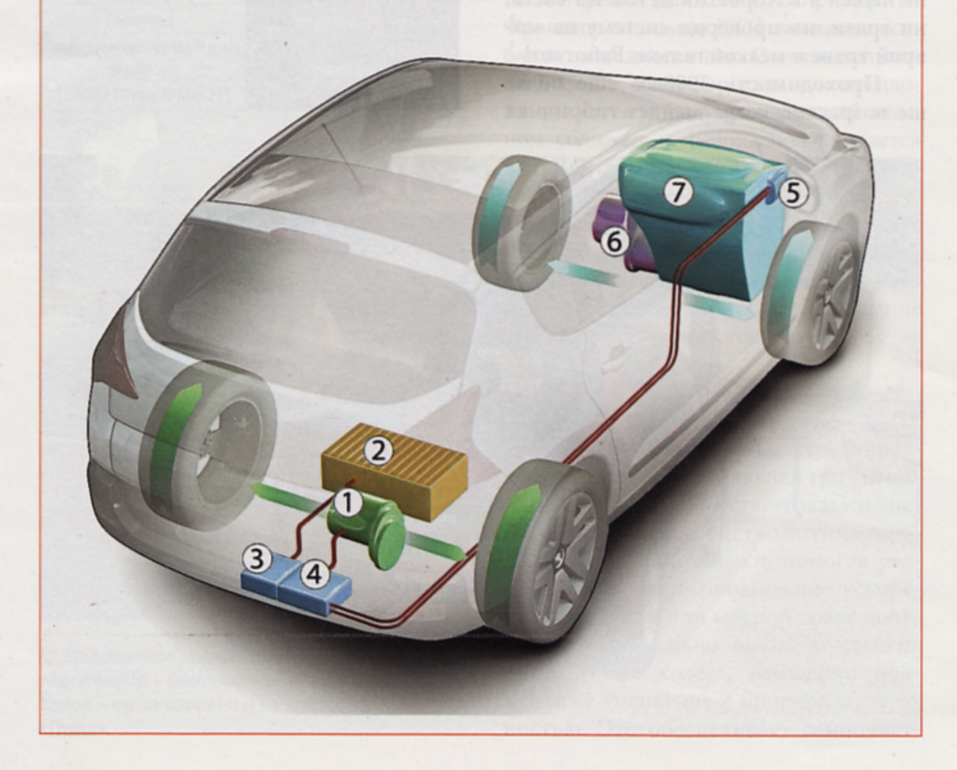


Гравийный участок «Пежо-3008» с помощью Grip Control преодолевает легче, чем без нее. Но с полным приводом поведение машины стало бы более уверенным.

Peugeot 3008 – дерзкий гибрид вседорожника, хэтчбека и минивэна, начиненный передовыми техническими решениями.

ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ СХЕМА СИЛОВОГО АГРЕГАТА БУДУЩЕЙ ГИБРИДНОЙ ВЕРСИИ «ПЕЖО-3008»:

1 – тяговый электродвигатель задней оси;
2 – высоковольтная аккумуляторная батарея;
3 – блок управления системой гибридного привода;
4 – блок силовых ключей (преобразование постоянного тока в переменный и обратно);
5 – устройство «старт-стоп» дизельного двигателя;
6 – шестиступенчатая автоматизированная механическая коробка передач;
7 – дизель HDi FAP 2,0, приводящий передние колеса.



НАША СПРАВКА

Патрик ФОНТАНА (Patrick Fontana), руководитель проектов «Пежо-308» и 3008



Создавая модель 3008, мы хотели предложить альтернативу тем клиентам, кто планирует купить хэтчбек, универсал 308 или многоцелевой спортивный SUV, но хочет чего-то большего и отличного от других. Им нужен безопасный автомобиль с высокой посадкой, вместительный, с трансформируемым, как у однообъемника, интерьером и чтобы управлялся, как обычный легковой. Все эти качества нам удалось соединить в модели 3008.

Сегодня автомобили выпускаются с дизельными моторами 110 л.с. и бензиновыми 150 л.с., но скоро появится 150-сильный дизель. Для российского рынка планируем увеличить на 20–30 мм дорожный просвет против стандартного 150-миллиметрового.

(дизель + электромотор) версия и автомобиль станет полноприводным. К передним ведущим колесам добавятся задние, приводимые электромотором, расход же топлива сократится до 4 л на сотню.

Гибрид с эмблемой льва на радиаторе и шильдиком *3008* поступит в продажу в 2011 году и станет первым шагом на пути изменения не только питания хищника, но его поведения.

Что же, следует привыкать. Чтобы выжить, нужно дружить с электричеством. **ЗР**



Остров спокойствия

Даже надежно обосновавшись на королевском троне, успокаиваться нельзя – желающих примерить корону хоть отбавляй. «Мерседес» S-класса пробует новые технологии и обновляется. С машиной знакомился Анатолий Фомин. Фото автора и «Мерседес-Бенц».

У немногих автомобилей в мире столь безупречная репутация. С момента появления в 2005 году 270 000 больших «мерседесов» нынешнего поколения (W 221) обрели владельцев. И, надо полагать, они весьма влиятельные люди. В первую очередь в Америке, в Китае и в Германии. Впрочем, и в России начала 1990-х предшественник нынешнего S-класса стал одним из немногих стопроцентно узнаваемых и статусных автомобилей, подтвердив свое лидерство не только продажами, но и анекдотами, в которых фигурировал «шестисотый»…

Тот автомобиль (W 140, 1990–1998 годы) с 12-цилиндровым 400-сильным мотором буквально подавил соперников монументальным дизайном, мощью, динамикой и непревзойденным комфортом. Пускай европейцы приняли тяжеловеса с неумеренным аппетитом и путающими габаритами в штыки, все остальные безоговорочно признали в нем лидера. Однако следующее поколение (W 220, 1998–2005 годы) было гораздо скромнее.

Автомобиль 2005 года снова вернулся к настоящим идеалам высшего класса: мощность и скорость, роскошь и комфорт без ограничений и ложной скромности. Цифры продаж великолепно подтвердили концепцию. Что теперь, когда экономические перспективы не очень радужные?

ШВАБСКИЙ ГИБРИД

Иметь автомобиль высшего класса с гибридной силовой установкой – все равно, что получать скидку при оплате платиновой картой в эксклюзивном бутике. Важна не сама экономия, а реакция окружающих.

«Мерседес-Бенц S 400 Hybrid» как раз из этой категории. По сравнению с обычным S 350 с аналогичным шестицилиндровым двигателем, он экономит одну десятую секунды при разгоне и 2 литра в расходе топлива – будучи почти на 700 тысяч рублей дороже. Чтобы окупить эту разницу за срок службы машины, нужно, чтобы цена литра бензина А95 достигла 140 рублей. Когда-нибудь она такой будет, но хочется верить, что до этого сменится не меньше чем пара поколений «мерседесов»…

Впрочем, прокатиться на серийном гибриде стоит хотя бы для того, чтобы понять, что изменилось по сравнению с предсерийной машиной, с которой знакомился полгода назад (ЗР, 2008, № 11). Легкие штрихи, и S-класс выглядит более строгим и подтянутым. Грани бампера стали острее, в фарах и под ними зажглись светодиоды, ушли окрашенные в цвет кузова полоски, разделявшие фонари, показались наружу трапециевидные насадки труб глушителей. Более чем достаточно, чтобы отличить от прежней версии, и ровно столько, чтобы не нарушить восприятие машины.

На предсерийном автомобиле у меня постоянно рос заряд аккумулятора, а теперь, несмотря на тот же

стиль вождения, зарядка не превышает 70–72%. Излишек энергии можно потратить. Нужен резкий рывок, чтобы занять место в левом ряду автобана? Пожалуйста! Здесь-то и поможет электромотор – с 90 до 160 км/ч гибрид разгоняется гораздо лучше, чем S 350 с почти таким же двигателем. Именно почти. Они двойники только по геометрии. У гибридного «Мерседеса» бензиновый двигатель с увеличенной степенью сжатия и продленной фазой открытия впускных клапанов, работающий по так называемому циклу Аткинсона (на самом деле полный цикл Аткинсона требует другого кривошипно-шатунного механизма, но такой вариант серийно никто не применяет). Этот мотор оптимизирован для работы с малыми нагрузками, а недостаток приемистости восполняет 15-киловаттный электродвигатель. Не стоит смеяться над его 20-сильной помощью. Он увеличивает крутящий момент на 160 Н·м, практически уравнивая разгонный потенциал 3,5-литрового мотора с возможностями 5,5-литрового. Хотя рвануть с места, «как большой», он не в состоянии – рывок гасит гидротрансформатор семиступенчатого автомата.

ВОСЕМЬ И ЧЕТЫРЕ

Теперь «Мерседес-Бенц S 500 4Matic». Восемь цилиндров, пять с половиной литров, полный привод, без малого 400 «лошадей» под капотом. На узких извилистых ландштрассе нам с ним явно тесно. Нет, не из-за габаритов (S-класс всего на 31 мм шире «Форда-Фокус»), а потому, что приходится постоянно сдерживать себя и машину, съедая короткие прямые одним нажатием правой педали.

Впрочем, кусочек автобана без скоростных ограничений еще впереди. Сколько там, 220? Не взглянув на спидометр, я предположил бы не больше 150 км/ч. В просторнейшем салоне длиннобазной версии мы с коллегой – он изучает тонкости регулировки заднего сиденья и настройки массажа – говорим вполголоса, пролетая между тем каждую секунду по 60 метров автобана. Это не автомобиль, а прямо-таки остров спокойствия и невозмутимости! После таких скоростей при 80 км/ч хочется просто выйти из машины. И мы это сделаем, но чуть попозже, на остановке, чтобы поменяться местами и продолжить дискуссию новой темой: у какого из современных люксовых седанов лучший массаж? Пожалуй, все-таки не у «Мерседеса». Хотя, честно говоря, я ничего не понимаю в массаже…

Аэропорт – конечная цель короткого путешествия. Средний расход топлива меньше 13,4 л/100 км. Кто теперь заикнется, что S-класс чудовищно прожорлив? За скорости в третьей сотне – вполне разумная плата. Хотя гибрид съедал на 3 литра меньше…

ПРИ СИЛЬНОМ ВЕТРЕ

Абсолютно новая система компенсации бокового ветра действует благодаря активной подвеске и корректирует крен и увод машины. Она зажимает подвеску по диагонали, препятствуя отклонению от курса при резком порыве ветра. На мостах автобанов это вполне действенная штука.



«Мерседес-Бенц S 400 Hybrid» – первый гибридный автомобиль европейского производства и самый экономичный бензиновый автомобиль в высшем классе. Со средним расходом топлива 7,9 л/100 км он выбрасывает всего 186 г CO_2 на километр.







Интерьер этого «Мерседес-Бенца S 500 4Matic» демонстрирует лишь один из основных вариантов отделки. Шесть цветов кожи и ткани и пять сортов дерева делают выбор очень широким.

Мультимедийная система включает в себя восьмидюймовые мониторы в подголовниках задних сидений. Управление ими организовано очень по-домашнему – с пульта, подобного телевизионному.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mercedes-Benz S 400 Hybrid	Mercedes-Benz S 500 4Matic
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5096 (5226)*/1871/1479	
база	3035 (3165)	
колея спереди/сзади	1600/1606	
Объем багажника, л	560	
Снаряженная масса, кг	1880 (1945)	1955 (2000)
Полная масса, кг	2550 (2600)	2640 (2660)
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,2	5,4
Макс. скорость, км/ч	250	
Топливо/запас топлива, л	A95/90	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	7,9 (8,0)	11,3 (11,4)
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	V6	V8
Число клапанов	24	32
Рабочий объем, см³	3498	5461
Мощность, кВт/л.с.	205 + 15/ 279 + 20	285/388
при об/мин	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	350 + 160	530
при об/мин	2400–5000	2800–4800
Трансмиссия		
Тип	задне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	A7	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с регулируемым гидроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	235/55R17	255/45R18

*В скобках данные удлиненной версии.

ТОЛЬКО ДЛЯ ИЗБРАННЫХ

Обновленный «Мерседес-Бенц» S-класса дебютировал в России как официальный автомобиль Петербургского экономического форума. Машины в салонах дилеров доступны уже с июня. Наиболее, с позволения сказать, скромный вариант S 350 оценен в 3 880 800 рублей, экономичный S 400 Hybrid стоит от 4 562 600 рублей, популярный S 500 4Matic – от 5 438 400, а самый дорогой S65 AMG в длиннобазной версии – 11 572 000 рублей. Дорого? Но ведь автомобиль для элиты не может быть доступен всем желающим.

Так выглядит полноприводный «пятисотый» с оптическим пакетом AMG Sport: специальные бамперы и пороги, 19-дюймовые колеса разной ширины спереди и сзади.



Mercedes-Benz S-Klasse – оставляет соперникам лишь номинальное право бороться за лидерство.

НА «ВЫ»

Придраться к нему трудно. Разве что попенять системе «Комманд», где легко перепутать настройки водительского и пассажирского кресел. Но дело не в этом. Главное – с «Мерседесом» S-класса невозможно перейти на «ты». Он способен на многое, но держит дистанцию. Сидя в водительском кресле, ощущаешь процесс управления, а не поведение машины. Может быть, поэтому конструкторы добавили систему стабилизации при боковом ветре. Пожалуй, при той степени изоляции, что обеспечивает большой «Мерседес», и немецких скоростях она действительно пригодится… Со стихией надо обращаться на «вы», как и с «Мерседесом» S-класса. **ЗР**



Компактный литий-ионный аккумулятор гибридной версии расположен на месте штатного. Герметичный металлический корпус необходим по соображениям безопасности: плотность энергии настолько велика, что требует особых мер на случай короткого замыкания.



Кредит доверия

Lada Priora

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,6 л (98 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Норма», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
295 300–336 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, комплектация «Норма», 295 300 руб.

+ Отличная динамика, хорошая плавность хода, вместительный багажник.

– Огрехи сборки, тесный задний диван, неуверенная управляемость.

Молодой сотрудник банка равнодушно оглядывает стоящие во дворе машины – вряд ли он поймет волнение от мысли, что одна из этих «ласточек» может стать моей. Но для этого прежде нужно получить кредит. Учитывая явное предубеждение менеджера к бюджетным машинам, это будет непросто…

ЭКОНОМИКА И ЭКОНОМНОСТЬ

Если отвлечься от эмоций, понимаешь, что «Приора» современнее «Ланоса» не только снаружи, но и внутри. Кредитный эксперт осматривается в машине даже с некоторым интересом. Аккуратная панель, уютные сиденья, удобный руль.

Чтобы не портить первое впечатление, пытаюсь прикрыть руками зазоры между деталями панели – напрасный труд. Очечник на потолке поначалу вызывает одобрительную улыбку, но как только мой спутник попытался сунуть туда очки...

Нет, «банкир», так не пойдет! Отвлекись от деталей, оцени удобные сиденья (вспомни горбатые седла «десятки»!), простор, дизайн, приличную посадку за рулем. Увы, долговязый эксперт так и не смог отрегулировать кресло под себя – не хватило длины салазок. Может, сядем назад? Тоже не ах-



Сегодня выложить всю сумму сразу за новый автомобиль, пусть даже недорогой, непросто. Можно, правда, воспользоваться услугами банка. А вдруг настанет день, когда придется убеждать банковского представителя, что выдача кредита на покупку «Лады-Приора» или «Шевроле-Ланос» – стоящее дело? Такую ситуацию представил Денис Арутюнян. Фото: Георгий Садков.

ти: специалист по кредитам с трудом втиснул ноги под подушку переднего сиденья и сгорбился под низким потолком. Ну уж багажником-то можно похвастаться: вон какой удобный и просторный! Но и тут незадача: стоило склониться к проему, крышка, качнувшись на пружинах, стукнула по макушке. Пошли смотреть вторую машину.

Забавно наблюдать, как с лица «кредитора» постепенно исчезает недоверчивое выражение. Понимаю: на первый взгляд «Ланос» внушает только тоску. Однако, посидев внутри, понимаешь: тут совсем не плохо. Привыкнув к низкой посадке, простенькой панели приборов, осознаешь: все удобно, все под рукой. Старомодно? Зато эргономика достойная. Даже неловкий рычаг коробки с невнятной фиксацией не испортит общую картину.

А как вам сзади? Опять же неплохо, вдвоем можно устроиться с комфортом. Маловато? Так ведь и в «Приоре» троих назад толком не посадишь.

Оценим багажник. Он хотя и меньше, чем у конкурентки, но для повседневных нужд хватит. Заметив, что эксперт все еще колеблется, убеждаю: не смотрите, мол, что «Ланос» не красавец, зато страховка от угона вряд ли понадобится – кто же позарится на такого «утенка»?! Последний довод, кажется, подействовал.

Chevrolet Lanos

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,5 л (86 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
S, SE, SX.

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
300 400–353 790 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,5 л, комплектация SX, 353 790 руб.

+ Приличный уровень комфорта, хорошая плавность хода.

– Посредственная динамика, невнятное управление коробкой передач.

ТИШЕ ЕДЕШЬ

Кажется, молодой эксперт ценит в машинах гоночные достоинства. Во всяком случае неплохая тяга «Приоры» явно пришлась ему по душе. Даже без ABS (комплектация «Норма») тормоза неплохо осаживают «Ладу». А как плавность хода? Спутник морщится – его, успевшего привыкнуть к иномаркам, похоже, растрясло. А ведь под колесами заснеженное шоссе, отнюдь не грунтовка. Кстати, почему бы не свернуть с главной? Ведь подвеска «Приоры» должна быть неплохо приспособлена к нашим дорогам. Нет, все-таки мягковата – некоторые кочки заставляют амортизаторы работать на пределе возможностей.

Пологий длинный поворот – отличный повод напомнить, что бюджетная машина не спорткар. Под постоянной

Инструментарий водителя «Шевроле» скуден – здесь сэкономили даже на тахометре. Зато информативность – на высоте.

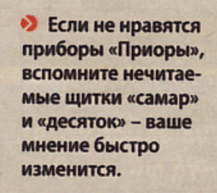
Очертания «Ланоса» вышли из моды лет десять назад. Но всерьез придраться к интерьеру трудно и сегодня. А главное, все удобно и все работает!

База «Ланоса» лишь чуть длиннее, чем у «Приоры», а места для пассажиров в нем явно больше. К тому же здесь нет ограничений по росту седоков.

тягой «Лада» идет нормально, но стоит чуть передавить педаль газа – корма пытается бежать впереди носа. Кажется, я опять перестарался.

Отдышались, успокоились, пересели в «Ланос». Да, разгон похуже. Да, шумновато, как, впрочем, и в «Приоре». Но и я, и парень, от которого зависит мое автомобильное будущее, воспрянули духом. Трясет чуть меньше, на дороге авто стоит увереннее. В поворотах задние колеса «Ланоса» тоже пытаются бежать «впереди планеты», но вернуть его на правильную траекторию проще. Отчасти, наверное, потому, что ГУР «Шевроле» оставляет водителю больше обратной связи, чем электрический усилитель «Приоры».

Съедем на грунтовку? Пожалуйста – машина уверенно, без рывков и ударов проходит даже крупные ухабы; глав-



Если не нравятся приборы «Приоры», вспомните нечитаемые щитки «самар» и «десяток» – ваше мнение быстро изменится.



Салон «Приоры» на фото выглядит лучше, чем в жизни. Впечатление портят неровные щели, зазубрины, хлипкие крышки и кнопки.

Памятка рослым пассажирам «Приоры»: важно не только аккуратно втиснуть ноги, но и постараться не пробить головой низкий потолок.







ное, чтобы хватило дорожного просвета. Ну что, будем подписывать бумаги?

...Добро на кредит мне дали. Более того, из банка сообщили: готовы профинансировать покупку как «Приоры», так и «Ланоса». Значит, придется выбирать самому. Какую предпочесть: побольше, поярче да посовременнее или попроще и невзрачнее? Задача не так проста, как кажется, но я свой выбор уже сделал! **ЗР**



Денис Арутюнян: «Радует, что АВТОВАЗ не стоит на месте, но лично я готов забыть о патриотизме и доплатить лишние 60 тысяч рублей за дешевую иномарку вместо недешевой (по отечественным меркам) «Приоры»!

ОПЫТ ЗР

• Могут ли возникнуть сложности с ремонтом «Приоры» и «Ланоса»?
Оба автомобиля – представители самых успешных в России брендов, поэтому найти фирменную СТО несложно. Смущает другое: купить запчасти на «Приору» не проблема, а вот для «Шевроле» их приходится дожидаться.

Наш опыт показал: заказанную в Корее трубочку кондиционера доставили только через 9 (!) месяцев (ЗР, 2007, № 8), а сильфон выпускной системы прибыл быстрее – через неделю. Обе неисправности можно было бы считать досадными мелочами, если бы на их устранение не ушло столько времени.

• Как в целом можно оценить надежность машин?
Несмотря на длинный простой «Ланоса», он все же производит впечатление настоящей иномарки. Прозвище «серая мышка» характеризует как внешность, так и характер, невзрачный и нетребовательный (ЗР, 2009, № 3). «Приора» держит в некотором напряжении, поскольку в любой момент может огорошить даже не дефектом, а какой-то новой особенностью характера. Огорошить, но не удивить – в этом она наследует черты отечественных машин.

• Насколько дешево эксплуатировать эти машины?
Самая важная статья расходов – бензин. Средний расход редакционной «Приоры» составляет приблизительно 8,2 л/100 км. «Ланос» потребляет в среднем 9,3 л на сотню. Немаловажно и то, что межсервисный интервал отечественной машины – 15 000 км, а «Шевроле» придется обслуживать чаще, раз в 10 000 км.

• Есть ли характерные болезни?
«Приора» слишком молода, чтобы говорить о ее характерных дефектах. Нам она подкинула лишь один крупный сюрприз – во время марафона «60 часов» подвел задний подшипник первичного вала коробки. Дефект искоренен в производстве благодаря публикации журнала (ЗР, 2008, № 10). Ну а «Ланос» испытывал наше терпение немногочисленными, но досадными мелочами.

Что нам понравилось:

- «Лада-Приора» – ощутимый шаг вперед по сравнению с предыдущими «ладами». Приятный салон, приличные плавность хода и управляемость делают ее ближе к зарубежным конкурентам, чем к собственным предкам.
- «Шевроле-Ланос» снова доказывает: ради дешевизны совсем не обязательно жертвовать комфортом и ездовыми качествами. Немалый возраст и нарочитая простота – не поводы считать эту машину ущербной.

Что нам не понравилось:

- Подтягивая «Приору» к иномаркам, завод, как и раньше, оставляет без внимания некоторые дефекты. Огрехи эргономики и сборки, невысокое качество комплектующих вполне способны испортить впечатление от автомобиля.
- Основная претензия к «Ланосу» связана с его модельным возрастом. Тесноватый салон, посредственная динамика – наследство предков родом из 1980-х.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	LADA PRIORA	CHEVROLET LANOS
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4350/1678/1432	4237/1678/1432
база	2492	2520
колея спереди/сзади	1410/1380	1405/1425
Радиус поворота, м	5,5	4,9
Объем багажника, л	430	322
Масса снаряженная/полная, кг	1088/1588	1111/1595
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	12,5
Максимальная скорость, км/ч	183	172
Топливо/запас топлива, л	А95/43	А95/48
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	5,4/9,8/7,2	6,2/10,5/7,6
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/8
Рабочий объем, см³	1596	1498
Степень сжатия	10,3	9,5
Мощность, кВт/л.с.	72/98 при 5600 об/мин	63/86 при 5800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	145 при 4000 об/мин	130 при 3400 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/3,53	3,55/2,05/1,35/0,97/0,76/3,33
Главная передача	3,70	4,18
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с ЭУР	реечное с ГУР
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	
Размер шин	185/65R14	



В пользу дизеля

«Ауди-Q7» вроде бы совсем молодой автомобиль, хотя его дебют состоялся осенью 2005 года. Середина жизни модели – обычное время рестайлинга; с его результатами ознакомился Анатолий Фомин. Фото автора и «Ауди».

Как будто бы ничего не изменилось. Весна в Баварии все так же тепла и знаменита переменчивой погодой, «Ауди-Q7» с восьмицилиндровым дизелем стоит на той же площадке напротив офиса в аэропорту Мюнхена. Только теперь он обновленный, а я на несколько лет старше…

ЗНАКИ ОТЛИЧИЯ

Светодиоды нынче в моде: экономичные и надежные источники света позволяют дизайнерам проявлять безудержную фантазию – и при этом соответствовать всем требованиям стандартов. В новом Q7 добавились П-образные окантовки фар из белых светодиодов, выполняющие роль дневного света. В самих фарах функций тоже прибавилось: помимо традиционного ближнего и дальнего света, боковой подсветки и освещения поворотов, появился так называемый магистральный свет – еще более узкий и дальнобойный пучок для освещения дороги на большой скорости. Впрочем, это не стандартное оборудование, а пакет Adaptive Light.

«Базовый» – малопригодное слово для описания «Ауди-Q7». Выбор дополнительного оборудования требует помощи грамотного консультанта, ведь даже количество мест в автомобиле может быть разным: пять, шесть или семь. Впрочем, фирма честно предупреждает, что третий ряд только для пассажиров не выше 1,6 м. Пожалуй, единственное, что нельзя выбрать, – вариант трансмиссии. Альтернативы шестиступенчатому гидромеханическому автомату с возможностью ручного переключения не предусмотрено.

ДИЗЕЛЬ ИЛИ БЕНЗИН?

Один и тот же тестовый маршрут, наполовину проходящий по автобану, наполовину по небольшим местным дорогам, мне удалось проехать на обеих восьмицилиндровых машинах. «Ауди-Q7» с бензиновым мотором 4,2 FSI расходовал 12,3 л/100 км, с дизелем того же объема – 10,3 л/100 км. В загородном цикле производитель заявляет 9,9 и 8,2 л/100 км соответственно. Впрочем, стандартный цикл никак не учитывает скорости выше 120 км/ч, а как удержаться от такого искушения на немецком автобане, имея под капотом 350 или 340 сил?!

Еще одно значимое различие между бензиновым и дизельным «Ауди-Q7» – пневмоподвеска в базовой комплектации дизельного автомобиля. Среди преимуществ пневматики не только комфорт и возможность регулировки дорожного просвета. Прижимая машину к дороге на больших скоростях, повышают устойчивость, снижают аэродинамическое сопротивление (на 9%, утверждает фирма, да еще добавляются лишние 4–6 км/ч максимальной скорости).



Можно выбрать водительское сиденье с развитой боковой поддержкой. Но цвета и обивки вовсе не обязательно должны быть по-спартански строгими, как предписывает стилистика S-Line. Черную алькантару с успехом заменит роскошная бежевая кожа с перфорацией и вентиляцией.



Необычные высокочастотные динамики четко фокусируют звук для создания достоверной и четкой звуковой картины. В выключенном состоянии твитеры убираются обратно в переднюю панель.

Audi Q7 – рестайлинг изменил не слишком многое. Видимо, потому, что радикальные перемены в этом автомобиле трудно представить....

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	AUDI Q7			
	3,0 TDI	4,2 TDI	3,6 FSI	4,2 FSI
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5089/1983/1697			
база	1772/3002			
колея спереди/сзади	1651/1681			
Объем багажника, л	330/775/2035			
Снаряженная масса, кг	2345	2420	2205	2240
Полная масса, кг	3200	3275	3060	3095
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,5	6,4	8,5	7,4
Макс. скорость, км/ч	216	240	230	248
Топливо/запас топлива, л	ДТ/100		А95–98/100	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	8,9	9,9	12,1	12,7
Двигатель				
Тип	дизельный с турбонаддувом		бензиновый с непосредственным впрыском	
Расположение	спереди, продольно			
Конфигурация	V6	V8	V6	V8
Число клапанов	24	32	24	32
Рабочий объем, см^3	2967	4134	3597	4163
Степень сжатия				
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	176/240 4000–4400	250/340 4000	206/280 6200	257/350 6800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	550 2000–2250	760 1750–3000	360 2500–5000	440 3500
Трансмиссия				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	А6			
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная			
Рулевое управление	реечное с регулируемым гидроусилителем			
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые			
Размер шин	235/60R18	255/55R18	235/60R18	255/55R18

Бензиновая машина по ощущениям более легкая и азартная в управлении, дизель же явно динамичнее в среднем диапазоне скоростей и намного «солиднее» в реакции на руль. А вот впечатление от керамических тормозов, установленных в качестве дополнительного оборудования, неоднозначное. Конечно, мощные и неперегреваемые тормоза – это здорово, однако в холодном состоянии они демонстрируют весьма нестабильные свойства: поначалу вроде почти не работают, а нажмешь посильнее – хватают так, что срабатывает ABS!

Время пролетело незаметно. Его хватило ровно на два круга по 142 км. Вполне достаточно, чтобы понять, которая из двух машин обладает более цельным характером, – разумеется, та, что с дизелем! При всех отличных способностях бензинового 4,2 FSI (даже в расходе топлива он проигрывает не так уж много!) на фоне уверенного соперника он выглядит взбалмошным. Это отличный мотор, но... полагаю, «Ауди-Q7» не его автомобиль! **ЗР**

Новый бампер и фонари со светодиодами основательно изменили вид автомобиля сзади, сделав его визуально более широким, но при этом менее массивным.



Система Audi Side Assist предупреждает: в данный момент перестраиваться опасно!



На ободах

Что делать, если спустило колесо, а запаски нет? Когда помощи ждать неоткуда, сколько можно протянуть на спущенном колесе? Или надо сразу же остановиться? Варианты ответа искал Сергей Мишин.

Сегодня не повезет заднему правому колесу нашей «Приоры». В распоряжении ее водителя переговорное устройство и два огнетушителя. Пост наблюдения оборудовали в другой машине, ее экипаж – водитель, фотограф и оператор-летописец, поддерживающий радиосвязь с «Приорой».

Полсотни километров со скоростью 90 км/ч – для рабочего разогрева шин, и автомобиль «прокалывает» обреченное колесо. Часы показывают 10:29, одометр – нули.

ХРОНИКА СОПРОТИВЛЕНИЯ

10:29.38. «Полет нормальный!» Заданная скорость – 40 км/ч. Первые снимки фиксируют состояние спущенной покрышки: в зоне контакта с дорогой ее боковина сложилась пополам. Шина издает легкий гул. Водитель делится впечатлениями: «Трясется руль, вибрируют педали и рычаг коробки передач, слегка поют панель приборов и обивки дверей. Машина идет ровно, от намеченной траектории отклониться не пытается».

10:32.30. Ничего не происходит, и потому три минуты кажутся вечностью. Вспоминаем тест «ранфлэтов», проведенный некоторое время назад: самая слабая шина обнажила нити корда через 167, а самая стойкая – через 566 километров.

Интересно, выдержит ли наша хоть пару десятков? Инфракрасный термометр показывает, что температура «пустой» шины – плюс 41 градус, то есть вполне рабочая. И резерв ее пока не исчерпан. Просим водителя прибавить скорость и рассказать о поведении автомобиля.

10:34.30. Скорость 60 км/ч. Гул стал громче. Водитель докладывает: «Усилилась вибрация. Никаких поползновений на уход в сторону». Температура резины поднялась до 53 градусов.

10:36.05. Шина нагрелась до 68 градусов, хотя на улице всего плюс два. Даем команду вернуться на прежнюю скорость.

10:38.02. Скорость 40 км/ч, температура выросла до 87 градусов. В шуме погибающей шины слышен хруст ломающегося стального каркаса, появился легкий дымок. Водитель подтверждает металлический характер шума.

10:39.52. Резина остыла до 74 градусов. Шина гремит, будто по асфальту катится ведро с болтами. Дым усилился, хотя дорогу не застилает – дизельные грузовики иной раз чадят сильнее.

10:40.54. «Покойник» мало-помалу остывает – до 68 градусов, дымок уменьшается, «ведро» катится более глухо. На боковине покрышки вырос плавающий по окружности пузырь.

10:43.18. По рации слышим: «Машина начала рыскать, появились новые стуки, будто куски покрышки хлопают по кузову».

10:45.12. Рябь на шине полностью исчезла, но появились диаметральные разрывы – начался отрыв протектора. Временами через сквозные дыры в боковинах можно увидеть центральную часть обода.

10:48.20. Колесо с измочаленной шиной начинает подскакивать, будто машина идет по стиральной доске. Амплитуда скачков увеличивается, летят ошметки резины. Водитель сообщает, что «скачет, как на коне». Загорает-

ся лампочка, сигнализирующая о неисправности ABS.

10:51.03. Жесткие удары по кузову. От машины отлетает кусок заднего фартука, а от покрышки – большие клочья резины.

10:53.12. На арке кузова появляются капли темной смолянистой жидкости. Слышен хруст выламываемого подкрылка.

10:53.38. Остатки локера вылетают на дорогу.

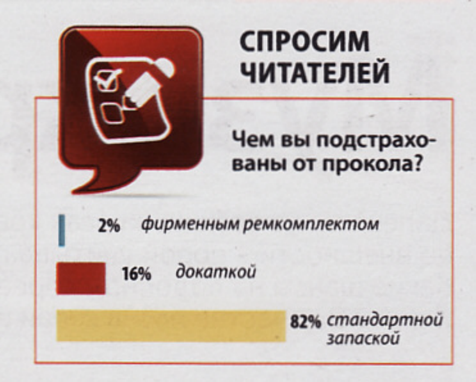
10:54.24. Окончательно отрывается протекторная часть шины – полное разрушение. Обод с остатками резины касается асфальта. Стоп, приехали!

Шина в нашем эксперименте продержалась менее получаса. За это время удалось отъехать от места «прокола»… всего на 17 километров 100 метров.

ИГРА И СВЕЧИ

Особенно далеко уехать на спущенном колесе не получилось, но и небольшого пробега хватило, чтобы получить кое-какую информацию из первых рук. За эти нелегкие 17 километров машине крепко досталось. Потери «убитыми» – вырван локер, порван фартук, повреждена оплетка троса ручника, «ранеными» – выкрошен кусок заднего бампера со стороны колеса, вывернут кронштейн крепления троса ручника к задней балке, задраны внутренняя отбортовка арки и элементы порога на его торце, антикоррозионная мастика местами стерта до металла. Кроме того, есть натиры на рычаге балки, амортизаторе и наливной трубе бензобака. Хорошо, что остались целы тормозные трубки и провода, идущие к датчику ABS.

С увеличением нагрузки, скорости, температуры воздуха и асфальта, при наличии поворотов «убийственный» пробег будет лишь сокращаться. Особенно опасна разрывающаяся на части шина впереди: там поблизости тормозные шланги и есть где размахнуться отрывающемуся протектору – объем под передним крылом больше, чем сзади. Тогда не обойтись без кузовных работ. **ЗР**



СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Чем вы подстрахованы от прокола?

2%	*фирменным ремкомплектом*
16%	*докаткой*
82%	*стандартной запаской*



Спустя полчаса и 17 километров шина распалась на фрагменты.

Мы проехали на «пустой» шине более 17 километров – вспомните об этом, если пробьете колесо посреди дороги, на переезде, в другой опасной ситуации.



На высокой скорости шина, разваливаясь, способна серьезно повредить автомобиль.



НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Если пробило колесо

- Ехать на спущенном колесе можно! Есть ситуации, разрешить которые без потерь не удастся, но вполне реально обойтись малой кровью. Держите минимально возможную скорость и не крутите без нужды рулем. Помните, что куски протектора могут повредить машину – будьте осторожны.
- Всегда можно, пробив колесо, съехать для его замены на обочину, а не затевать ремонт вблизи осевой. Прожеванной шине все равно не поможешь, зато работать будете в относительной безопасности. Если же шина еще годна, то 20–30 метров до края дороги на малой скорости преодолеет без особых последствий.
- А чтобы вам не пришлось повторять наш эксперимент, проверьте запаску, инструмент и компрессор (насос).

Муза красоты

Далеко не на всех конкурсах красоты победительницу определяют по внешности – порой учитывают и манеры, образование, таланты. Какие шансы на подобном соревновании имела бы обновленная «Рено-Клио»? В качестве члена жюри выступил Денис Арутюнян. Фото автора.



На подиуме одна примелькавшаяся модель сменяет другую, уже вызывая скуку. Вдруг по рядам зрителей пробегает шепот – в свете софитов появилась дебютантка. Надо бы присмотреться повнимательнее...

Сиденья удобны, расположение рычажков и кнопок не требует привыкания, а жемчужное ожерелье приборов с коралловыми прожилками стрелок заставляет вспомнить известнейшие ювелирные бренды. Отрадно и то, что, несмотря на скромные внешние габариты, жаловаться на тесноту не приходится ни спереди, ни сзади (по крайней мере, в пятидверной версии). Отдельного возгласа «брависсимо!» заслуживают материалы отделки. Толстый мягкий пластик, серебристые вставки под алюминий, темная ткань и кожа – если закрыть глаза и положиться на тактильные ощущения, можно подумать, что сидишь в куда более дорогом



«Рено-Клио» начнут продавать в России в сентябре, а версию «Рено-Спорт» – в начале следующего года. О ценах пока умалчивают.

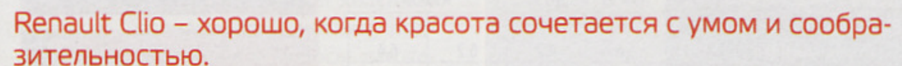
Прекрасные материалы, отличная эргономика, хороший запас пространства – усевшись в «Клио», недолго забыть, что имеешь дело с компактным и относительно недорогим автомобилем.



Сочетание красных цифр и белого фона необычно, но восприятию показаний не мешает.

Повод для гордости французских инженеров – навигационная система Carminat TomTom. Подкупает простота обновления карт: нужно просто записать свежие файлы на флэшку и вставить ее в гнездо справа от экрана.





Renault Clio – хорошо, когда красота сочетается с умом и сообразительностью.

«РЕНО-КЛИО»: ЧТО НОВОГО?

Редкая честность: «Рено» признает, что нынешняя «Клио» не новая модель, а работа над ошибками, допущенными при создании «старшей» (тут уместно напомнить: у древних греков Клио – муза истории). Если не касаться внешности и вникать в детали, можно заметить не только новую навигационную систему, но и многое другое. Например:

- существенно вырос уровень оснащения, теперь его список включает в себя помимо прочего современную аудиосистему с интерфейсом Bluetooth, круиз-контроль, дополнительные элементы фар для освещения поворота, датчики дождя и уровня освещенности и так далее;
- улучшена шумоизоляция благодаря вспененным вставкам в полостях кузова;
- двигатели стали мощнее, причем большинство отвечает критериям программы Renault eco^2 (выброс CO_2 меньше 140 г/км, по окончании срока службы агрегат утилизируется на 95%);
- мотор 1,2 л (75 л.с.) может работать не только на бензине, но и на биоэтаноле E85. В некоторых странах будут предлагать и вариант, адаптированный под сжиженный нефтяной газ;
- подвеску оставили почти без изменений. Лишь на универсал Estate устанавливают иной задний стабилизатор, а для трехдверной версии GT предусмотрели более жесткие пружины и амортизаторы.

автомобиле. Но есть и повод придраться к «модельерам»: оставляя машину на парковке, экран штатной навигации Carminat TomTom, торчащий из панели, так и хочется спрятать от чересчур любопытных и алчных глаз, но такой функции не предусмотрели.

Тронувшись с места, невольно восхитишься: какая грация, пластика движений! Налитый приятной тяжестью руль с очень точным нулевым положением, великолепная шестиступенчатая коробка, приличная динамика 105-сильного дизельного мотора вызывают искренний восторг.

Посетую лишь, что при быстрой езде приходится переключать передачи чаще, чем хотелось бы. Зато изрядную порцию удовольствия добавляет подвеска (неплохо сглаживает дорожные дефекты, не допускает излишних кренов кузова) и отличная шумоизоляция (даже на скоростях выше 100 км/ч можно общаться интимным шепотом).

А если пересесть из пятидверной машины в трехдверку с 2-литровым бензиновым двигателем? Тут даже уютнее, шумов еще меньше, а тяга поровнее. Хотите порезвиться? Пожалуйста: «Клио» очень уверенно прописывает повороты, а система стабилизации вмешивается деликатно и только в самых критических ситуациях.

Приступим к финальному этапу конкурса: несколько кругов на небольшой извилистой трассе на самой «злой» версии – «Клио Рено-Спорт Кап». В отличие от обычной машины «Клио Рено-Спорт», здесь нет кондиционера и магнитолы, пластик в салоне жесткий, а сиденья более глубокие. Под капотом беснуется 203-сильное «сердце», под днищем рычит настроенный выпуск. Старт за «пейс-каром» проходит спокойно, первый круг – ознакомительный. А вот со второго можно не скромничать. Главное – успеть сбросить скорость к первому повороту после длинной прямой. Мощные тормоза прекрасно справляются с этим. А впереди уже показалась связка виражей, которые «Клио» нанизывает легко и непринужденно. Переборщили со скоростью? Не спешите подсчитывать в уме материальный и моральный ущерб – система стабилизации короткими аккуратными толчками поможет направить машину в самый крутой вираж.

Что же, дебютантка этого сезона достойна очень высокого места: хороша собой, обладает приятными манерами, обучена быстрой и безопасной езде, готова создавать уют ездокам. Вполне реальная претендентка на титул королевы красоты. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RENAULT CLIO			
	1,6 16V 128	dCi 105 FAP	2,0 16V 140	Renault Sport
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4027/2025/1493		4017/2025/1484	
база	2575		2585	
колея спереди/сзади	1472/1470		1520/1520	
Радиус поворота, м	5,75		5,70	
Объем багажника, л	288			
Снаряженная масса, кг	1140	1200	1205	1204
Полная масса, кг	1630	1690	1695	1690
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,3	11,6	9,3	6,9
Макс. скорость, км/ч	197	186	200	225
Топливо/запас топлива, л	А95/55	ДТ/55	А95/55	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,6	4,2	6,2	6,4
городской цикл	8,9	5,7	10,9	11,3
смешанный цикл	6,9	4,7	7,9	8,2
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	Р4			
Число клапанов	16	8	16	
Рабочий объем, см^3	1598	1461	1997	1998
Степень сжатия	11	15,6	10,1	11,5
Мощность, кВт/ л.с.	94/128	76/103	102/139	148/201
при об/мин	6750	4000	6000	7100
Крутящий момент, Н·м	155	240	194	215
при об/мин	4250	2000	3750	5400
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М6 (А4)	М6	М6 (А4)	М6
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка			
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	195/60R16	185/60R15	195/50R16	215/45R17

Опознать снаружи «Рено-Спорт» легко по ярким цветам кузова, волнообразному воздухозаборнику в переднем бампере... и унаследованным от машин предыдущего поколения фонарям.





Легкими дизайнерскими штрихами оптику не только осовременили, но и вписали в стиль а-ля «Меган».

Лошадиная фамилия

Опробовать представительский «Хёндай-Эквус» удалось Анатолию Фомину. Фото «Хёндай».



HYUNDAI EQUUS V8 4,6

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	5160
ширина	1900
высота	1495
база	3045
колея спереди/сзади	1620/1627
Снаряженная масса, кг	2025
Топливо	А91–95
Рапас топлива, л	77
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	11,4

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 4,6 л, 269 кВт/366 л.с. при 6500 об/мин; 440 Н·м при 3500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная, А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – спереди и сзади многорычажная, рулевое управление – реечное, с регулируемым гидроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые, шины – 245/50 R18.

«Хёндай-Эквус VI» – звучит почти по-королевски. На самом деле «эквус» – просто «лошадь» на латыни! Но при чем тогда ажурные крылья на капоте? Корейские специалисты по маркетингу утверждают, что это крылья Пегаса. Но Пегас – фигура не из корейской мифологии. У древних греков любимец муз и поэтов крылатый конь взялся было вознести героического всадника Беллерофонта прямо на Олимп. За дерзость герой был жестоко наказан, а коня Зевс отдал богине зари Эос. Но это к слову.

«Эквус» разделяет значительную часть начинки с более компактным седаном «Генезис». Мощный восьмицилиндровый мотор объемом 4,6 л (кстати, двигатель-2009 в США!) работает в тандеме с шестиступенчатой гидромеханической трансмиссией. Подвески с адаптивным демпфированием впечатляют количеством рычагов, отделка – тщательностью и отменными материалами, салонная электроника – набором функций, а аудиосистема «Лексикон» – качеством звучания. К этому прилагаются электроприводы всего и вся, фронтальные, боковые и коленная подушки безопасности, системы поддержания дистанции и полосы движения, помощи при парковке, адаптивные фары, камеры обзора слепых зон и, конечно, навигационная система…

Как едет «Эквус»? В трех словах: быстро, тихо, плавно. В корейском трафике особо не разгонишься, но запас мощности достаточен, чтобы занять любое свободное место в потоке, так и не услышав двигателя. Или едва услышав – это примерно до 3500 об/мин. Поскольку шестиступенчатый автомат не зевает с переключениями, ускорения даже вполпедали достаточно для перестроения, а что еще нужно водителю «членовоза»? Автоматическое демпфирование подвески лучше сразу переключить в спортивный режим – иначе пассажира укачает на неровностях.

Шестое поколение «Хёндай-Эквус» – на деле первая проба автомобиля высшего класса на собственной агрегатной и технологической базе.



Роскошный салон с кожаной обивкой отличного качества. В задние кресла встроена массажная система и подпор для ног (комплектация VIP). В ближайшее время обещают длиннобазный вариант с пятилитровым мотором!



Попищать шинами на поворотах? Все-таки нет. «Эквус» хорошо держит дорогу, но даже в спортивном режиме подвески слишком мягок для крутых виражей. Автомобиль для водителя? Безусловно. Опытного, вежливого и нанятого за хорошую зарплату….

Чхоллима – так крылатый конь зовется по-корейски. Легенда утверждает, что он мог пробежать тысячу ли в день. В более знакомых современникам мерках – всего пятьсот километров. Эка невидаль! Вот доставить героя прямиком на Олимп власти – это задача! **ЗР**

Между первой и второй…

Довольно редкая для нашего рынка картина: сначала появляется дизельная версия и лишь потом приходит бензиновый вариант. Долгожданную бензиновую «Кугу» опробовал Максим Сачков. Фото: Георгий Садков.



Сразу отвечу на вопрос тех, кто приглядывается: пока машину предлагают с механической коробкой, но столь популярный среди жителей мегаполисов автомат вот-вот появится и будет работать именно в паре с бензиновым 2,5-литровым 200-сильным двигателем. Напомню данные нынешнего дизеля: 2,0 л, 136 л.с.

Об автомате я вспоминал не раз, пока пробирался по разбитому проселку. Чтобы двигатель не заглох, водитель в такт музыке, доносящейся из аудиосистемы «Сони», вынужден играть педалями, подобно пианисту. Но попасть в ритм непросто – после штурма нескольких препятствий в салоне появляется устойчивый запах подгорелого сцепления.

Впрочем, от «Куги», как и от большинства паркетников, глупо требовать выдающихся способностей вездехода. И не только из-за двигателя – в арсена-



Салон в комплектации «Титаниум», дополненный множеством опций: сиденье с шестью регулировками, подушки-занавески, CD/MP3-проигрыватель с чейнджером и управлением на руле, парктроники.

Ford Kuga 2,5 T

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4443
ширина	1842
высота	1710
база	2690
колея спереди/сзади	1574/1584
Снаряженная масса, кг	1608
Полная масса, кг	2130
Разгон 0–100 км/ч, с	8,2
Максимальная скорость, км/ч	210
Топливо	A95
Запас топлива, л	66
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	13,9
загородный цикл	7,6
смешанный цикл	9,9

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, P5, 20 клапанов, 2,5 л, 147 кВт/200 л.с. при 6000 об/мин, 320 Н·м при 1600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, M6.

Приборные щитки бензиновой и дизельной версий «Куги» почти не отличаются друг от друга. Разве что у первых шкала тахометра с более широким диапазоном.



Панорамную крышу тоже предлагают как опцию (24 700 руб.). От слепящих солнечных лучей спасают тонировка и защитные шторки.



Знакомая по другим «фордам» конструкция горловины бензобака – без крышки. Наклейка напоминает: бензин с октановым числом не ниже 95.



ле лишь автоматически подключаемый полный привод без блокировок и понижающих передач. Хотя геометрическая проходимость неплохая (спасибо дорожному просвету 190 мм и коротким свесам). И все равно: участок с глубокими колеями и высокими кочками оказался серьезным испытанием. Часто приходилось сдавать назад и выбирать иную траекторию, чтобы не сесть на брюхо или не вывесить колесо.

Выкарабкавшись на асфальт, «Куга», воспрянув духом, принялась демонстрировать упругие и плотные подвески, информативное рулевое управление, логичное поведение и, конечно, внушительную динамику. Даже не ожидал от нелегкого паркетника такого порыва – наддувный 2,5-литровый двигатель попал в родную стихию. Реабилитируясь за бездорожье, автомобиль бесцеремонно оставляет за спиной поток. Турбокомпрессор буквально вдувает в цилиндры дополнительные силы, и мотор задорно откликается на команды водителя. Напоминает щенка, у которого перед носом водят игрушкой.

Ух ты! Щенку требуется большая миска, чтобы поддерживать силы. При динамичной езде расход в городе подбирается к 20 л/100 км. Если плавно давить на педаль, 5-6 литров на сотне сэкономишь. А стоит вырваться за город, на глаза и вовсе наворачиваются слезы радости – расход не превышает 7 л/100 км. Правда, приходится соблюдать разрешенную скорость и чаще пользоваться повышающей шестой передачей.

Бензиновые «куги» на 50 тыс. руб. дороже дизельных. Цены на комплектацию «Тренд» начинаются с 1 367 400 руб., а на более навороченную «Титаниум» – с 1 447 400 руб. Машины с автоматами облегчат карманы потенциальных покупателей еще на 40 тысяч. Совсем не дешево, даже в сравнении со многими конкурентами-одноклассниками. А как все хорошо начиналось – еще год назад мой коллега, вернувшийся с презентации «Куги», говорил о суммах, в полтора раза меньших (ЗР, 2008, № 6). Жаль, оказалось, между первой и второй – разброс большой. **ЗР**

«Форд-Куга» создавали прежде всего для асфальта. Об этом особенно полезно помнить тем, кто присматривается к бензиновой версии с механикой.



Жизнь в шоколаде

Этот автомобиль – для сладкой жизни, не скрывают ни его создатели, ни поклонники... Первыми впечатлениями о купе «Мерседес-Бенц Е» делится Сергей Канунников. Фото автора и «Мерседес-Бенц».

Чудаки, пижоны, любители гламура – далеко не все презрительные прозвища, несущиеся вслед любителям «ненормальных» автомобилей, например купе. Машина должна быть универсальной и вместительной, а седан – длинным, большим, с широкими задними дверями? Скучища! Не потому ли даже критики с трудом гасят блеск в глазах при взгляде на «Мерседес-Бенц Е Купе»?

Сознаемся: многие в душе мечтают о красивом, изящном, притягивающем внимание, пусть и не очень практичном (что, кстати, не совсем так) автомобиле.

БЕЗ КОМПЛЕКСОВ

Если у вас нет большой семьи и страха выглядеть «каким-то не таким», но есть интерес к престижному, элегантному и неординарному автомобилю, добро пожаловать в светлое кожаное кресло.

Этот «Мерседес» совсем не поджарый напружиненный спортсмен, скорее – солидный джентльмен. Салон практически полностью повторяет внутреннее пространство седана класса Е (ЗР, 2009, № 6). Те, кому кажется, что дизайнеры смело нарушили фирменные каноны, защищают свою точку зрения столь же рьяно, как и оппоненты, утверждающие, что «Мерседес» слишком академичен. Осмелюсь возразить: от экстравагантного стиля устаешь, а «Е Купе» – машина на каждый день, а не игрушка, чтобы прохватить в выходной. Поэтому, в частности, и сиденья компромиссные: ожидаемо жестковатые, но комфортные, не давящие. В таких человек любой комплекции с удовольствием предпримет неспешное дальнее путешествие.

Традиции – это, конечно, неплохо. Но, вероятно, и следующее поколение водителей при первом знакомстве с «мерседесами» будет вместо указателя поворотов включать круиз-контроль, расположенный тоже слева от руля, только чуть подальше от водителя, – и чертыхаться. Зато справа от баранки все так же пусто. Подслеповатый спидометр перегружен символами, порой не сразу понятными. Скажем, маленькая чашечка с дымящимся кофе вовсе не гарантирует порции ароматного напитка. Поди догадайся, что активирована система, следящая за глазами водителя, дабы вовремя предупредить его об опасной усталости. Испытывать устройство, закрывая глаза, не рискнул.

Садиться назад неловко не только в вечернем платье, но и в костюме. Трудно не испачкать наряд о порог, да и поза при входе-выходе уж больно неизящная. Зато сидеть даже за достаточно рослым водителем вполне вольготно, ведь база купе





Кое-кого раздражают большие часы слева от спидометра. По-моему, в самый раз, был бы поразумительнее главный циферблат.

Роскошные кресла – прекрасный компромисс между водительской собранностью и комфортом.

всего-то на 100 мм с небольшим меньше базы седана. Впрочем, уверен: заднее сиденье владельцу такого «Мерседеса» понадобится совсем не часто. Автомобиль – в первую очередь для себя, любимого, ну и, возможно, для нее.

Такой машине особенно идет светлый салон. Да и двери без рамок стекол, несомненно, вызовут у поклонников чистопородных купе радостное волнение. Остальные могут иронизировать над ними сколько угодно!

ЕЗДИТЬ, КАК ЖИТЬ

По ездовым ощущениям «Мерседес-Бенц Е Купе» во многом схож с седаном. Не стоит ждать, что автомобиль стремительно прыгнет туда, куда вы качнули баранкой. Однако в нормальных для машины такого класса энергичных, но не суетливых режимах он отзывчив и послушен. Пружинная подвеска купе показалась немного жестче, чем у седана. А пневматику на двухдверные машины, редко ездящие с полной нагрузкой, не ставят.

Топовый Е 500 с 5,5-литровой «восьмеркой» и 7-ступенчатым автоматом кажется спокойным и выдержанным. Газ в пол, и двигатель породисто забасил, словно вопрошая: хорошо подумал, что

Даже на первый взгляд ясно: купе отнюдь не тесное. В стеклянной крыше – большой люк.



Mercedes-Benz E Coupe – чтобы купить его, нужны не только средства, но и смелость сознаться себе и окружающим в тяге к сладкой жизни.

ДВУХДВЕРНАЯ ФАМИЛИЯ

Новейшую историю купе среднего класса, который много позже стали обозначать индексом E, ведут от «Мерседес-Бенца S 220» 1955 года, известного под кличкой «понтон», полученной за несущий кузов. У него дизайнеры нынешнего купе заимствовали, в частности, изгиб заднего крыла. Грех не напомнить о заслугах предков, особенно столь знаменитых.



делаешь? И не зря: стрелка спидометра понеслась вправо столь же стремительно, как пейзаж в ветровое стекло. Тело же при этом не ощущает особенно сильного ускорения. Вот чем отличается пусть и очень мощный, но комфортный автомобиль от спортивного!

После «пятисотого» «Мерседес-Бенц E 250 CGI» поначалу показался замедленным. Действительно, нажатия педали в пол машина не любит, задумывается, словно удивляясь моему неразумному поведению. Но в переходных режимах, когда педаль не достигает пола, автомобиль ведет себя очень уверенно. А ведь под капотом всего-то 1,8 л! Правда, с наддувом и непосредственным впрыском. Мотор мощностью 204 л.с., по заводским данным, способен разогнать солидное купе до 100 км/ч за 7,4 с. Впечатляет!

Помимо 250-го и 500-го, к нам поставят E 350 CGI. Базовые цены: 1 975 600–3 014 000 рублей.

Солидность, уравновешенность, интерес к последним достижениям науки и техники не в ущерб вечным ценностям. «Мерседес-Бенц E-купе» придется ко двору (вернее, к гаражу) тем, кто исповедует такие или примерно такие жизненные принципы, кто не стесняется своего эго, кто стремится жить среди добротных, изящных, элегантных и (что немаловажно!) немассовых вещей. Создатели машины вовсе не случайно устроили ее показ в Италии. Они совсем не против, чтобы купе ассоциировалось с понятием Dolce Vita. Мы часто скрываем пристрастие к сладкому, опасаясь иронии окружающих. А зря: признаться, что пирожные и шоколад действительно вкусны, совсем не зазорно. **ЗР**

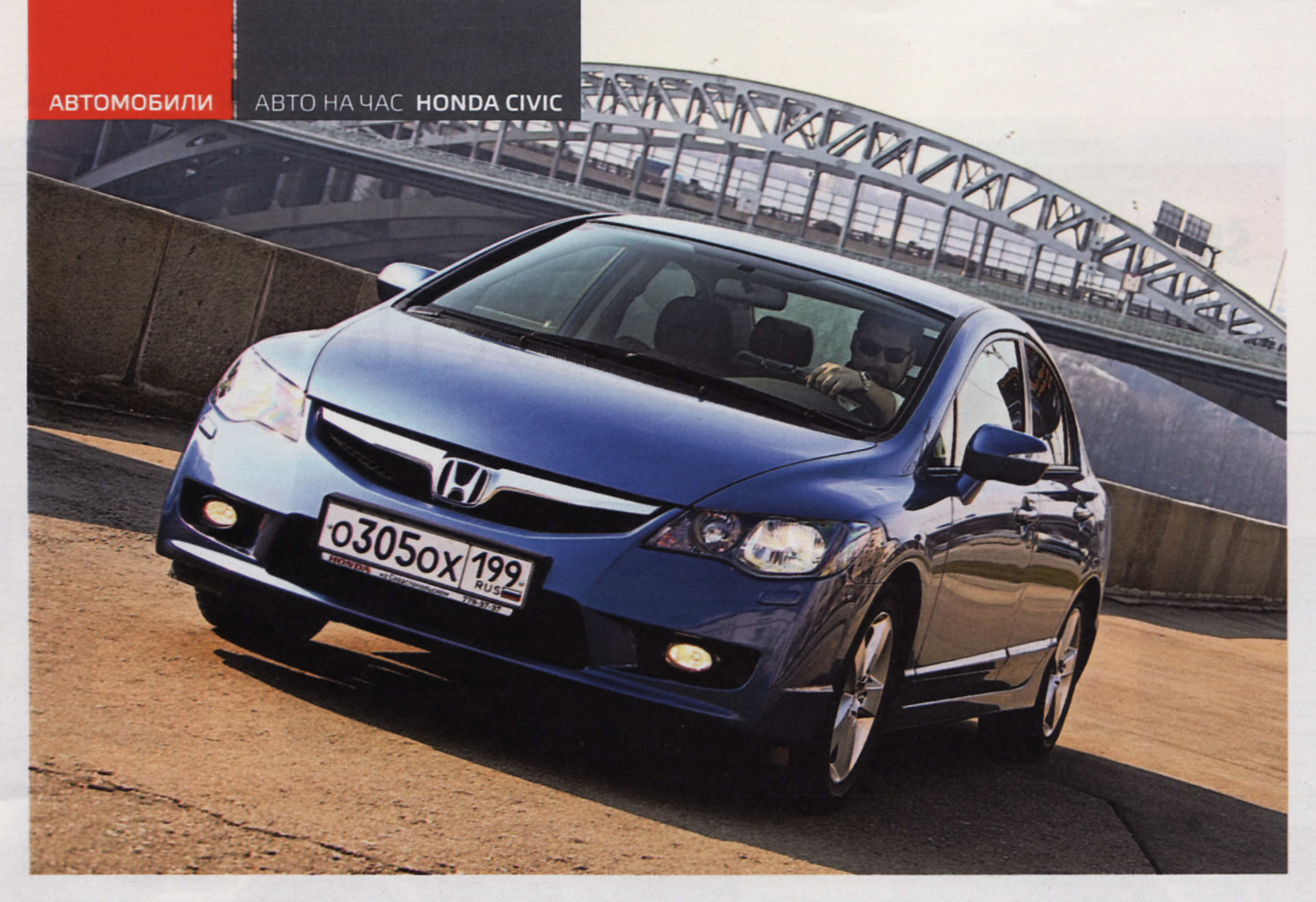
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mercedes-Benz E-Class (версии для России)		
	250 CGI	350 CGI	500
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4698		
ширина	1786		
высота	1397		
база	2760		
колея спереди/сзади	1538/1544		1538/1536
Объем багажника (VDA), л	450		
Радиус поворота, м	5,5		
Снаряженная масса, кг	1575	1670	1715
Полная масса, кг	2045	2140	2180
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,4	6,5	5,2
Макс. скорость, км/ч	250		
Топливо/запас топлива, л	A95/66		
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	7,2	8,5	10,9
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	P4	V6	V8
Число клапанов	16	24	32
Рабочий объем, см^3	1796	3498	5461
Степень сжатия	9,3	12,2	10,7
Мощность, кВт/л.с.	150/204	215/292	285/388
при об/мин	5500	6400	6000
Крутящий момент, Н·м	310	365	530
при об/мин	2000–4300	3000–5100	2800–4800
Трансмиссия			
Тип	заднеприводная		
Коробка передач	A5	A7	
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	трехрычажная		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	235/45R17	235/40R18 255/35R18*	

*Передние/задние.

Сидеть там вполне удобно, но залезать-вылезать не очень хочется.





Иллюзия полета

Если вы намерены стать владельцем обновленного седана «Хонда-Сивик» – будьте готовы к авиационным ощущениям, предупреждает Денис Арутюнян. Фото: Константин Якубов.

Не мечтали в детстве стать летчиком или космонавтом? Вот я мечтал, но давно забыл об этом. А вспомнил, распахнув широкую дверь модернизированной «Хонды-Сивик» и заняв место за штурвалом. Жестковатое кресло с неплохими боковыми валиками, «трехмерный» пухлый руль, разнесенные на два яруса приборы, светящиеся, словно Земля в иллюминаторе, – увлечение японских дизайнеров аэрокосмической темой поначалу завораживает. Лишь преодолев холодное обаяние стратосферы, замечаю некоторые странности. Например, селектор автомата слишком далек от водителя: каждый раз (хорошо, что это нужно делать нечасто) приходится тянуться. Вытянуть ручник, не задев собственное колено, мне так и не удалось, уж очень неудобно расположен. Но есть претензия и посерьезнее: отодвинув сиденье до упора, обнаружил, что пользоваться напольной педалью газа очень удобно, а вот тормозить сложнее – ногу приходится выгибать под неестественным углом. Огрехи невелики, но самолеты с такими на взлет не пускают.

Приятная неожиданность – простор не только для водителя, но и для пассажиров: места на заднем диване достаточно и над головой, и в ногах. Правда, конструкторы пожертвовали частью багажника: его правильная форма не может скрыть скромную ширину проема и небольшие размеры. Впрочем, пара летных комбинезонов и шлемов (и даже дорожных сумок) войдет без проблем – уже неплохо.

Трогаясь с места, интуитивно ожидаешь динамику под стать дизайну – реактивную. Конечно, 1,8-литровый двигатель не в силах придать машине самолетное ускорение, но и назвать «Хонду» медленной язык не повернется. Бодрый старт, раскрутка мотора почти до семи тысяч, переключение передачи – и снова разгон. Короткий момент переключения вниз при торможении, поворот пухлой, налитой приятной тяжестью баранки – и снова разгон. Истинный гимн скорости? Увы, в нем звучат и фальшивые нотки. Например, вой мотора: иногда им наслаждаешься, но чаще хочется катить в спокойной тишине. Оставляет желать лучшего настройка автомата: вверх коробка переключается довольно быстро и мягко, а вот переход на ступень или

HONDA CIVIC

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4545
ширина	1750
высота	1435
Объем багажника, л	389
Снаряженная масса, кг	1291
Полная масса, кг	1700
Разгон 0–100 км/ч, с	10,6
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо	А95
Запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	9,5
загородный цикл	5,1
смешанный цикл	6,7

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,8 л, 103 кВт/140 л.с. при 6300 об/мин, 174 Н·м при 4300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 205/55R16.

Отличить на глаз обновленную машину от предшественницы непросто. Самые заметные изменения – новая форма противотуманок и граненые сегменты фонарей. За седан просят от 704 550 до 875 350 рублей.

Honda Civic – автомобиль для тех, кто мечтает летать с комфортом. Правда, невысоко.

две ниже порой вызывает небольшие, но раздражающие задержки. Своенравна и подвеска – на ровном асфальте «Хонда» готова закладывать виражи с минимальными кренами, а ямки и стыки ей не по душе. И все же «Сивик» доставит немало удовольствия – особенно тем, кто хочет жить с ним на одной частоте и хотя бы в детстве мечтал о кресле пилота. ЗР

В уютном, ярком и современном интерьере нет решений, способных вызвать чувство неприятия, – это его главное достоинство.





Приборы «Хонды» футуристичны, но к ним на удивление быстро привыкаешь.

Багажник «Хонды» можно открыть только кнопкой на ключе или из салона. Интересно, что запирается он тоже из салона.



Давай на чистоту!

Всю правду об экологически чистом «Лексусе-RX 450h» с гибридной силовой установкой рассказывает Максим Сачков. Фото автора.

Внедорожник «Лексус-RX 400h» (ЗР, 2006, № 9) был пионером гибридного движения в России. Несмотря на скептические реплики многих автомобильных экспертов, продажи не быстро, но уверенно росли. И вот подоспела достойная смена: RX 450h мощнее, экономичнее, экологичнее.

ВМЕСТО СЕРДЦА

Эпоха пламенных моторов, похоже, заканчивается. Заводные характеры и фантастические мощностные показатели уходят на второй план, пропуская вперед экономичность и экологию. Им в угоду и двигатель внутреннего сгорания RX 450h, сделанный на базе бензиновой «шестерки» модели RX 350, который работает по циклу Аткинсона (ЗР, 2007, № 2, 3). Достоинство перед более распространенным циклом Отто – выше экономичность и меньше выбросы. А важный недостаток – посредственные показатели на низких оборотах – помогает скрыть электромотор.

За граммы выбросов и литры топлива борется система рециркуляции EGR. Через дополнительный трубопровод она направляет часть отработавших газов во впускной коллектор, предварительно охлаждая их с 880 до 150°С. Снижается рабочая температура цикла (следовательно, смесь не нужно дополнительно обогащать, чтобы охладить нейтрализаторы), а из-за уменьшения разрежения на впуске – еще и насосные потери. Другой великий эконом – система EHR, использующая тепло отработавших газов для ускоренного прогрева охлаждающей жидкости. Летом польза от такого помощника не столь заметна, зато уже при –5°С бензиновый двигатель выходит на рабочий режим (а следовательно, может отключаться в пользу электромотора) на 15 минут раньше. Производители утверждают: экономия топлива до 30%.

Для RX 450h доработали и планетарную передачу, через которую момент от бензинового мотора и электродвигателя идет на колеса. Конструкция получила модернизированный маслоотражатель, позволивший снизить производительность масляного насоса, а вместе с ней и расход топлива. Кроме того, установили подшипники с малым коэффициентом трения, а для лучшего охлаждения всего узла предусмотрели дополнительный масляный радиатор.

Перемены пришли и в электрическую часть гибридной установки. Блок управления, который не только следит за работой электродвигателя и генератора, но и преобразует напряжение, урезали в объеме с 30 до 18,2 л и заставили сбросить массу с 30 до 22 кг. Благодаря компактным размерам прибор охлаждается с двух сторон, поэтому и превосходит предшественника в эффективности на 40%.

Немного полегчала и сжалась батарея аккумуляторов – как и у RX 400h, она расположена под задними сиденьями и не мешает складывать спинки.





LEXUS RX 450h

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4770
ширина	1885
высота	1685/1720*
база	2740
колея спереди	1630
сзади	1620
Радиус поворота, м	6,1
Объем багажника, л	496
Снаряженная масса, кг	2115–2205
Полная масса, кг	2700
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо	А95
Запас топлива, л	65
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	6,6
загородный цикл	6,0
смешанный цикл	6,3

ГИБРИДНАЯ УСТАНОВКА: мощность – 220 кВт/299 л.с.; *бензиновый двигатель* – V6, 24 клапана, 3,5 л, 183 кВт/249 л.с. при 6000 об/мин, 317 Н·м при 4800 об/мин; *электромоторы:* 123 кВт/335 Н·м и 50 кВт/139 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: гибридная, бесступенчатая с ручным режимом переключения.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – передняя типа «Мак-Ферсон», задняя многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые, шины – 235/60R18.

**Базовый вариант/с релингами.*

ОТ СЛОВ К ГИБРИДУ

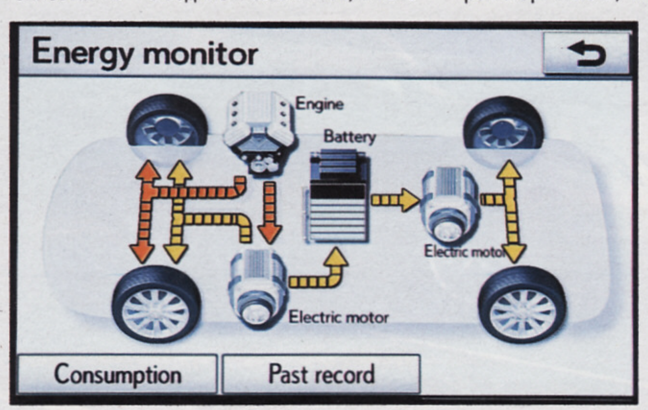
Двигатель завел со второй попытки. Точнее, запустил силовую установку. Даже стыдно, ведь опыт общения с гибридами у меня имеется. Но этот автомобиль просыпается абсолютно беззвучно – не только без характерного ворчания, но даже без вздохов и щелчков.

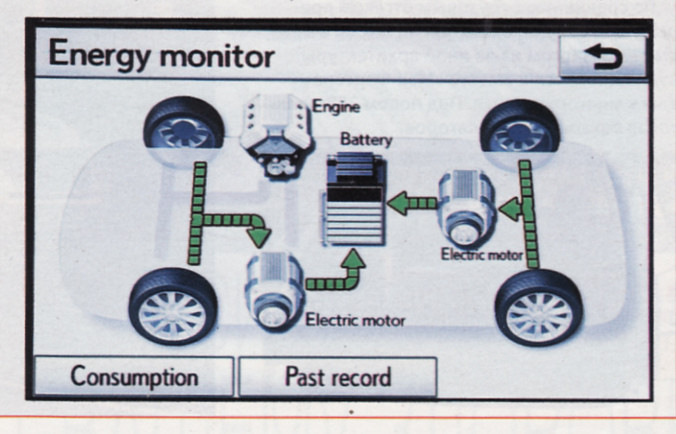
Без шума и запаха покидаем стоянку. На одном электромоторе при полностью заряженных батареях RX 450h может проехать около 3 км, если не сильно давить на педаль акселератора. На ровном участке RX на электротяге разогнался аж до 70 км/ч, лишь в подъем на выручку пришел ДВС. Да, гибриды совершенствуются! Для тех, кто не умеет мягко обращаться с педалью, а побыть водителем троллейбуса очень хочется, появился режим AV – вседорожник приводится в движение одним электромотором. Но стоит резко надавить на газ, гибрид расценит это как приказ интенсивно ускориться – включится бензиновый агрегат, а еще и задний электромотор.

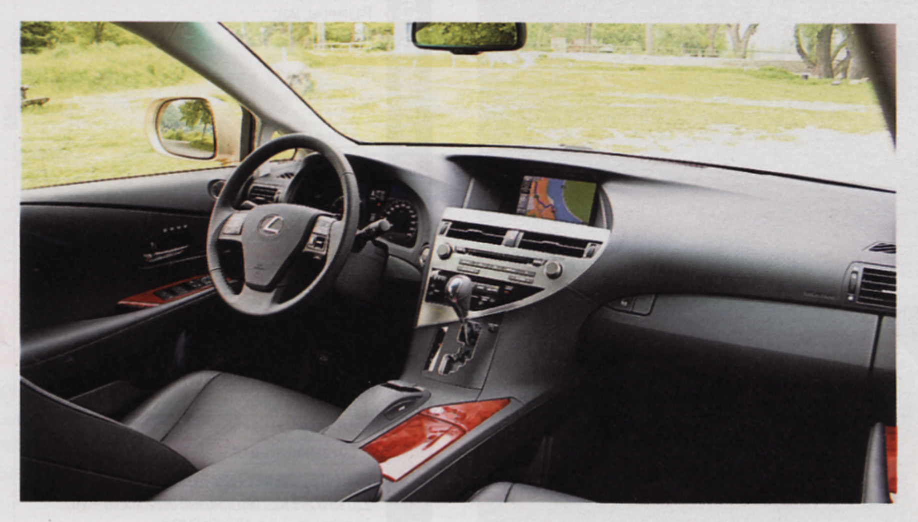
Копаясь в настройках, наткнулся на режим *Eco*. На приборном щитке загорелась зеленая контрольная лампа, и автомобиль… будто устал. На команды педали реагировал с неохотой, не так резво ускорялся, реже включал бензиновый двигатель, даже климат-контроль перестал выкладываться по полной програм-

УЛУЧШЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

Схему гибридного привода RX 450h унаследовал от предшественника – RX 400h. Планетарная передача согласует работу основных узлов гибридной силовой установки: электромотор связан с коронной шестерней, бензиновый V6 – с водилом сателлитов, а генератор (он подзаряжает аккумуляторы и запускает бензиновый двигатель) – с солнечной шестерней. Передние колеса тоже связаны с коронной. Задние колеса никак не соединены с ДВС, их приводит собственный электромотор. Кстати, мощность электродвигателей RX 450h осталась такой же, как у предшественника, а максимальный крутящий момент немного подрос. Благодаря этому реже вступает в дело бензиновый агрегат, который по сравнению с движком RX 400h прибавил 0,2 л рабочего объема и почти 40 «лошадок».







Салоном гибридный RX мало чем отличается от модификации с ДВС. Строгий дизайн, добротные материалы, на совесть подогнанные детали.



В RX 450h вместо тахометра – прибор, информирующий о режимах работы гибридной установки. На дисплей можно вывести также графическую подсказку.

Lexus RX 450h – побуждает не только делать географические открытия, но и пополнять знания в области техники и экономики.

ме – экономия топлива стала первостепенной задачей. Еще один новый режим, *Snow* (снег), оценить не удалось – не сезон. В этом случае электроника корректирует тягу, чтобы свести к минимуму пробуксовку колес, иногда подключая для этого и задний электромотор.

Вершина перевала, отсюда начинаются затяжные спуски. Ага, на RX появился ручной режим переключения – в моем распоряжении шесть виртуальных передач. Попробовал тормозить двигателем, подтыкая пониженные, – эффект заметен, но хотелось бы более интенсивного замедления.

Гибриды создают, чтобы экономить топливо. За эту поездку по самым разным дорогам – от скоростных автобанов до тихих городских улочек – RX 450h показал отличный средний расход: 8,6 л/100 км. Интересно, как изменится его аппетит в условиях российских мегаполисов? Обязательно проверим, как только этот вседорожник появится у нас. Хотя объективная статистика утверждает, что гибриды в России покупают не ради экономии, а из стремления стать обладателем эдакого чуда техники. Тут уж RX 450h точно не разочарует. **ЗР**

По сравнению с грузовым отсеком предыдущей версии, багажник RX вырос в объеме – во многом из-за иной архитектуры задней подвески: вместо «Мак-Ферсона» здесь многорычажная. Под полом 288-вольтовая батарея аккумуляторов.



В середине лета гибридный «Лексус-RX 450h» появится в России: 89 200 долларов за автомобиль в комплектации Executive, более дорогое исполнение Premium планируют продавать за 99 900 долларов.



Бюджет выдержит

Не так давно «Мицубиси-Галант» пережил рестайлинг. Свежим взглядом окинул обновленную модель Максим Сачков. Фото: Георгий Садков.

Сверкая округлыми боками, «Галант» вальяжно выкатил из ворот дилерского центра. Легкий рестайлинг пошел ему на пользу, хотя элегантным этот автомобиль называть по-прежнему трудно. Впрочем, такие машины любят скорее за солидность и размер, нежели за изящество.

Однако... Даже я, будучи среднего роста, сидя на водительском месте, подпираю потолок. Правда, драгоценные миллиметры скрадывает люк, но и без него рослым водителям не стоит рассчитывать на комфортную посадку. Не сочтите меня привередой, но почему рулевая колонка регулируется только в одной плоскости? А что скажете про двигатель, в 2,4-литровом объеме которого рассеяно чуть больше полутора сотен сил? И спутник у него соответствующий – автомат, у которого всего четыре ступени.

При маневрах в тесном переулке «Галант» показал себя очень неповоротливым. Кроме того, массивная корма здорово мешала обзору назад. Не помешала бы камера заднего вида, но она входит только в самую дорогую комплектацию.

Впрочем, с ростом километража на одометре мое отношение к «Галанту» меняется. Его вальяжное поведение успокаивает, и я постепенно начинаю замечать достоинства. От разгонной динамики дух не захватывает, но запаса мощности хватает, чтобы не ощущать дискомфорта ни в городских пробках, ни на скоростной трассе. При этом двигатель переваривает российский бензин А92. Кроме того, мотор и автомат отлично спелись – отменно прикрывают друг друга, маскируя слабые стороны.

Энергоемкая и мягкая подвеска сглаживает любые язвы дорожного полотна, а просвет под кузовом в 165 мм позволяет почти не сбрасывать скорость перед лежачими полицейскими и трамвайными путями. Через некоторое время и вовсе перестаешь дергать рулем, чтобы объехать очередную выбоину. Тем более что «Галант» реагирует на команды замедленно, хотя и адекватно, без неприятных сюрпризов. Но чем дальше, тем меньше хочется резких движений, словно становишься

MITSUBISHI GALANT

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ:

Размеры, мм:	
длина	4865
ширина	1840
высота	1485
база	2750
колея спереди/сзади	1570/1570
Снаряженная масса, кг	1620
Полная масса, кг	1985
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо	А92
Запас топлива, л	67
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	13,5
загородный цикл	7,2
смешанный цикл	9,5

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 116 кВт/158 л.с. при 5500 об/мин, 213 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвеска – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/60R16.



Mitsubishi Galant – немолод, но актуален: антикризисный вариант бизнес-седана.



старше на добрый десяток (а то и больше) лет. Даже появляется желание прочитать мораль парню, который, проехав по обочине, пытается ввинтиться в общую очередь. Увидев солидный силуэт «Галанта», посторонился. Правильно, старших надо уважать!

Относительно доступных машин, в том числе среди солидных седанов, становится все меньше. «Галант» как раз из таких. Машина в базовой, но отнюдь не бедной комплектации стоит 822 600 руб., а топ-версия – 971 640 руб. На таких условиях многие покупатели в нынешней экономической ситуации закроют глаза на недостатки. **ЗР**

Интерьер, чтобы не выглядел уныло, разбавили серебристыми и деревянными вставками. Днем при включенных фарах индикатор режимов автомата на приборном щитке виден неважно.



На заднем сиденье в ногах просторно, но боковые стойки побуждают пассажиров склонить головы друг к другу. Как-то архаично выглядят интегрированные в спинку подголовники. При перевозке длинномеров пластиковый лючок практично укрывает подлокотник.



Рекуперация

Полку кабриолетов прибыло: теперь обновленный МИНИ можно купить и с мягким верхом. Стал ли и без того эмоциональный автомобиль еще живее? Солнечнее и ветренее – точно, считает Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков.

В те несколько дней общения с «МИНИ-Кабрио» я интересовался прогнозом погоды чаще, чем за весь прошедший месяц. Еще бы! Вдохнуть чистый подмосковный воздух, ощутить скорость по песне ветра – это особое, ни с чем не сравнимое ощущение. А внешность? В «дождевом» положении кабриолет тоже смотрится неплохо, но с открытым верхом МИНИ просто неподражаем: чего стоит трогательно уложенный гармошкой тент! К тому же автомобиль оказался не в пример гостеприимнее многих кабриолетов-конкурентов по части посадки. Совсем небольшой наклон ветрового стекла позволяет впрыгнуть в машину без опаски налететь на острый угол рамки.

В салоне все знакомо, за исключением нескольких деталей. Главное отличие – слева от тахометра. Что это за диковинный прибор с оцифровкой в часах? Им оказался Always Open Timer, информирующий водителя о длительности езды «топлес». В остальном МИНИ остался верен себе (читай: эклектике): с одной стороны отличные кресла с достойной поддержкой, хорошая обзорность и качественная отделка, с другой – китчевые приборы многоцветной передней панели и умилительные тумблеры на центральной консоли.

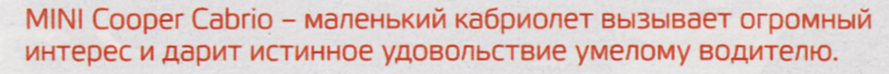
Догнать даже не самую мощную 120-сильную версию машинки по зубам не всем. Наддувный 1,6-литровый мотор и классный 6-ступенчатый автомат обеспечивают быстрый подхват с низких оборотов, а подрулевые лепестки разрешают поиграть в спортсмена. Но дело не только в силовом агрегате. Срезав крышу с обычного МИНИ, ин-

Побывавший в наших руках автомобиль стоит 1 580 000 рублей (цена базовых комплектаций – от 1 123 500 до 1 354 500 рублей).

Ливень нагрянул неожиданно... Ничего страшного! «Зонтик» над салоном раскрылся всего за 20 секунд с небольшим.



Загадочный прибор слева от тахометра – таймер отсчета времени с момента открытия крыши. При подсвеченных стрелках и цифрах белые циферблаты темнеют.


MINI Cooper Cabrio – маленький кабриолет вызывает огромный интерес и дарит истинное удовольствие умелому водителю.

женеры не поступились жесткостью кузова, поэтому кабриолет столь же безудержен в повороте и перепрыгивает из ряда в ряд с дьявольской прытью. За это ему можно простить все: очень условные задние места, багажник объемом с хлебницу... Даже поскрипывания в салоне при поднятой крыше и трепетание тента на высокой скорости придают особый шарм.

Чудная помесь эргономического беспорядка и отменной инженерии периодически заставляет вспомнить филатовское «это как же, вашу мать, извиняюсь, понимать?». Секрет в том, что МИНИ нельзя понять, его можно только полюбить с первого взгляда, тогда машинка обязательно ответит взаимностью. Есть такое техническое понятие – рекуперация, означающее возврат затраченной энергии для повторного использования. Если кому и по силам вернуть максимально положительный эмоциональный настрой хозяину, так это «Куперу Кабрио». Ведь он не только порадует отменными ездовыми качествами, но и позволит вам подзарядиться позитивом от солнца. ЗР

MINI Cooper Cabrio

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	3700
ширина	1685
высота	1415
Объем багажника, л	125/660
Снаряженная масса, кг	1165
Полная масса, кг	1635
Максимальная скорость, км/ч	191
Разгон 0–100 км/ч, с	11,1
Топливо	А91–98
Запас топлива, л	40
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	9,3
загородный цикл	5,2
смешанный цикл	6,7

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 88 кВт/120 л.с. при 6000 об/мин, 160 Н·м при 4250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины –175/65R15.

Черная кошка, черный кот

Говорят, что днем кошки видят окружающий мир цветным, а ночью – черно-белым. Не этим ли воспользовался угольно-черный «СААБ 9-3 Аэро XWD», чтобы в сумраке ночи найти себе пару? По крайней мере одна «кошечка» уже посматривает на него с искренним интересом... Что ее привлекло? За развитием отношений в семействе кошачьих наблюдали Денис Арутюнян и Александр Батыру (фото).





Магия ночи может заворожить почти любое живое существо. Но только кошки с наступлением темноты начинают новую, скрытую от посторонних глаз жизнь. Понаблюдаем за одной из них: в поле ее черно-белого зрения появился объект, достойный изучения. Она осторожно приближается, оценивая его. Да, он не поражает размерами, но его мужественные очертания, похоже, уже пленили ее. Пора приглядеться повнимательнее...

Он, как настоящий джентльмен, приветливо распахивает перед нею дверь. Мур! Ей здесь явно понравилось – строгую черноту мягкой передней панели выгодно оттеняют серебристые вставки, а на удобных кожаных сиденьях так и тянет свернуться клубочком. Кошка чувствует на себе внимательный взгляд – это СААБ приглядывает за ней изумрудно-зелеными глазами приборного щитка. Она сладостно потягивается, а он неожиданно подмигивает ей – зацепив коготком кнопочку *NightPanel*, она включила ночной режим, когда из всех приборов подсвечивается лишь спидометр. Такая услужливость кошке по душе.

Мя-а-ау! Возмущению в кошачьем голосе нет предела – при всей ее грации и гибкости она не смогла уютно устроиться на заднем диване, здесь ей показалось слишком тесно.

Стремясь поразить спутницу, СААБ вихрем срывается с места. Она в восторге от бешеного ускорения, мягкой и незаметной работы автомата, от пьянящего рыка раскручивающегося мотора. Правда, наслаждаться его гром-



Сдержанные очертания и дорогие материалы оставляют ощущение добротности и надежности.

SAAB 9-3 SPORT COMBI AERO XWD

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Очередной рестайлинг модели провели весной 2008 года. Тогда же она получила полноприводную трансмиссию XWD. Выпускают также машины ограниченной серии Turbo-X с более сложной системой полного привода.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,8 л (280 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: 6MT, 6AT.

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 1 541 400–1 590 700 руб.

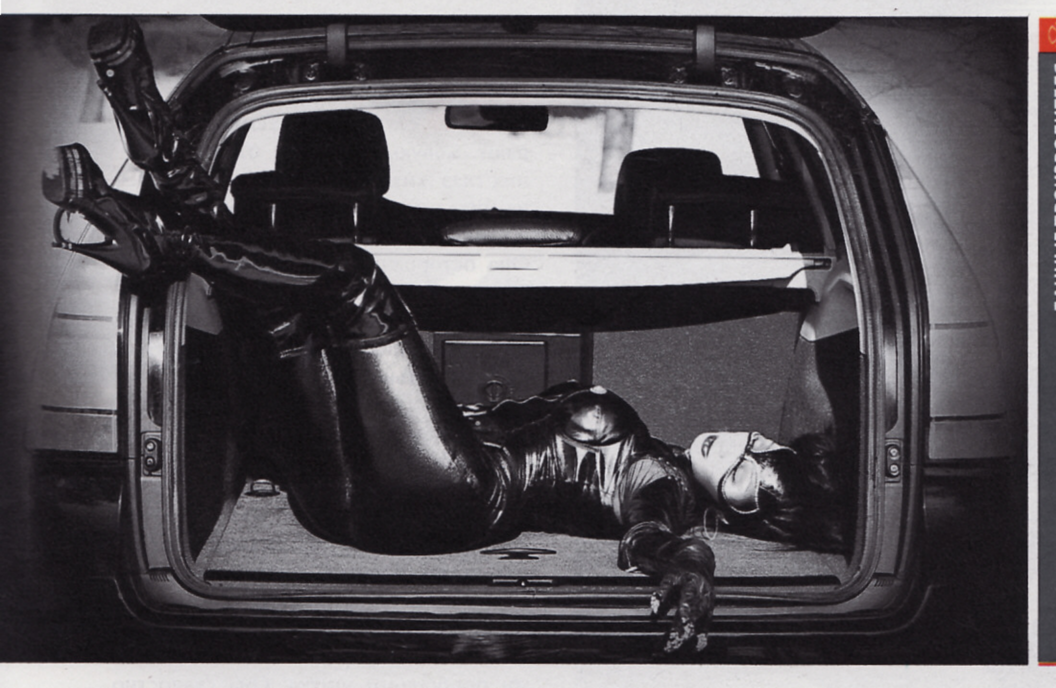
ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: комплектация 6AT, 1 590 700 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

+ Отличная динамика, комфортная подвеска.

– Тесный задний диван, скромный багажник.

SAAB 9-3 Sport Combi Aero XWD – можно ужиться, невозможно приручить.



SAAB 9-3 SPORT COMBI AERO XWD

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4654
ширина	1802
высота	1492
Объем багажника, л	477
Снаряженная масса, кг	1580
Полная масса, кг	1970
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5
Максимальная скорость, км/ч	245
Топливо	А95
Запас топлива, л	58
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	18,6
загородный цикл	7,7
смешанный цикл	11,7

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 2,8 л, 206 кВт/280 л.с. при 5500 об/мин, 400 Н·м при 1900 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая типа «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; размер шин – 235/40R17.

кой песней можно лишь какое-то время, потом захочется тишины. Но буйный нрав двигателя просится на волю! Мягко перебирая колесами неровности, автомобиль уверенно пишет повороты, ни разу не заставив кошечку испуганно вздрогнуть. А вот на дорожке похуже приходится сбавить скорость – довольно мягкие подвески могут не выдержать крупных ухабов. Наездница раздраженно шипит: ее уж очень впечатлила скорость! Увы, даже для столь быстрых зверей нет отдельных дорог, приходится медленно и тоскливо тащиться в пробках. Он бы и рад дать волю мощи, да только в городе негде разгуляться...

Они нашли общий язык. Может, потому, что у них немало схожего? А может, свою роль сыграла ночь? Кошки – независимые животные, с такими уживется не всякий, хотя некоторые проходят с ними через всю жизнь. В этом «СААБ 9-3 Аэро XWD» похож на пушистое, когтистое животное... **ЗР**



Редакция благодарит Екатерину Жильникову (Obsession Show) за помощь в организации фотосъемки.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

BMW 325i xDRIVE TOURING

1 740 500 руб.



Полноприводный универсал знаменитой баварской марки с 2,5-литровым мотором уже не первый год доказывает, что практичность и скорость – вещи совместимые, хотя это и недешево. ЗР, 2008, № 11.

VOLVO XC60

1 696 800 руб.

Не успел новенький кроссовер XC60 появиться в нашей стране, а уже поднял волну интереса. В арсенале – полный привод, 3-литровый 285-сильный двигатель и 6-ступенчатый автомат. Возможно, до нас доедет и дизельная версия с механической коробкой. ЗР, 2008, № 6.

Собачья радость

Что сильнее скажется на расходе топлива: работа кондиционера или открытые окна, ухудшающие аэродинамику автомобиля? Эксперимент поставил Анатолий Фомин. Фото: Александр Кульнев.



Отправляемся на полигон. Для примера возьмем два автомобиля (редакционные «Форд-Фокус 1,8 TDCi» и ВАЗ-1117 «Лада-Калина» логично совпали по типу кузова) и основной загородный диапазон скоростей 90–110 км/ч, как определено Правилами дорожного движения. Почему только загородный? Потому, что в городе все понятно. Штиль, пробки, выхлопные газы – этих факторов достаточно, чтобы задраить окна да еще и воспользоваться рециркуляцией.

Иное дело за городом. Вдыхать аромат свежескошенной травы или озона после грозы... Может, и правда отказаться от фильтрованной, кондиционированной прохлады? В конце концов, любая собака знает, что нет ничего прекраснее во время поездки, чем высунуть голову в окно и изучать явление флаттера на примере собственных ушей и языка! Попробуем довериться здравому смыслу братьев наших меньших...

РЕЗУЛЬТАТЫ И ВЫВОДЫ

Взглянем на графики. Базовые замеры проведены без кондиционера и с закрытыми окнами – ради науки иногда приходится в прямом смысле слова попотеть. На скорости 90 км/ч «Калина» без кондиционера расходует 5,5 л/100 км – вообще говоря, многовато для современного автомобиля малого класса, но сейчас не об этом. Чтобы уложить расход в 5 л, придется ехать со скоростью ниже 75 км/ч, а это уже близко к пределу, за которым двигатель 1,4 л может везти на высшей передаче. Впрочем, открытые окна ненамного портят картину: на 90 км/ч (все данные о скорости – по замерам, а не по спидометру) к расходу добавляется не более 0,1 л/100 км. С ростом скорости ситуация меняется: на 110 км/ч открытые окна добавляют уже заметные 0,35 л/100 км. С включенным кондиционером прибавка в расходе более заметна: от 0,5 л на сотню при 90 км/ч до 0,4 л при 110 км/ч. Если продолжить кривые за пределы измерений, получится, что примерно на 120 км/ч у «Калины» с открытыми окнами расход бензина будет таким же, как с закрытыми и включенным кондиционером.

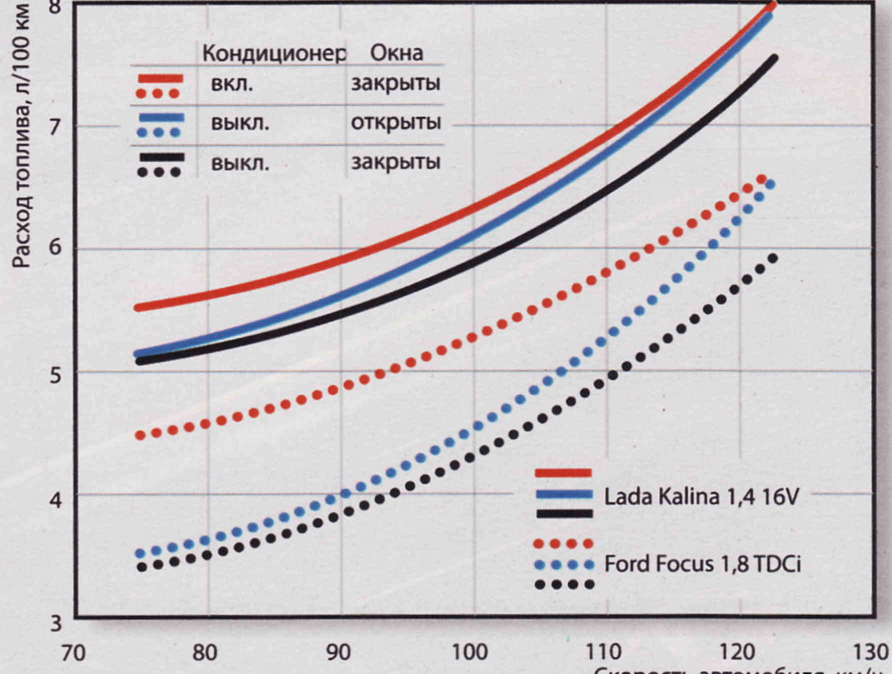
«Форд-Фокус» с дизелем очень экономичен: при скорости 90 км/ч автомобиль расходует всего 3,8 л/100 км, а при 110 км/ч ровно 5 л. Как и у «Калины», на меньшей скорости открытые окна добавляют всего 0,1 л/100 км, с увеличением же до 110 км/ч прибавка составит 0,35 л/100 км. А вот при включении кондиционера этот «довесок» оказался куда весомее, особенно на малой скорости: почти литр топлива! С ростом скорости он стал меньше, но и на 110 км/ч ради

поддержания прохлады в салоне сгорало 0,7 л дизельного топлива. Экстраполирование кривых, впрочем, дало похожий результат, только расходы при открытых окнах или при включенном кондиционере сравняются ближе к 130 км/ч.



ПОРАССУЖДАЕМ

Не будем забывать, что мы рассматривали крайности: либо кондиционер включен на полную мощность, либо открыты все окна. Такой экстремизм оправдан только при очень сильной жаре – плюс 35°С и выше. При 30°С на шоссе достаточно наполовину опустить водительское стекло, чтобы создать в салоне приемлемый микроклимат. Аэродинамические потери при этом будут гораздо меньше тех, что мы намерили, а поток свежего воздуха окажется достаточным для поддержания комфорта. Ведь любой ветерок – прохладный, пока температура забортного воздуха не превышает температуры тела, а потому спасает от жары. Ну а когда за окном 40°С, альтернативы кондиционеру, бесспорно, нет.



Доехав от Москвы до Черного моря с открытыми окнами вместо включенного кондиционера, вы сэкономите меньше чем полканистры! В деньгах – примерно столько же придется заплатить, чтобы потом пропылесосить салон. Или купить мороженого пассажирам.



Можно посоветовать производителям автомобилей улучшить теплоизоляцию крыши, применять более эффективные атермальные стекла и перенастроить климатическую установку на оптимизированный под экономию топлива режим работы вместо нынешнего полного отключения компрессора и «обычного» варианта. Впрочем, гибкое управление компрессором кондиционера уже реализовано на «Хонде-Инсайт», а новейшая «Тойота-Приус» и вовсе оборудована электрическим его приводом! Но пока в официальных тестовых циклах работа климатической установки не учитывается, ждать массового распространения таких систем не приходится. А жаль, резервы здесь более чем внушительные!

Остается признать очевидное: удовольствие езды в тихом кондиционированном салоне оплачивается заметным увеличением расхода топлива. Бесплатные радости только у собак! **ЗР**


AUDI Q5
3,0 л, 240 л.с., 7-ступенчатая роботизированная коробка, 2 512 600 руб.
VOLVO XC60
3,0 л, 285 л.с., 6-ступенчатый автомат, 2 598 800 руб.

Мальчики-мажоры



Раскройте рты, сорвите уборы – по улице чешут… «Вольво-XC60» «Ауди-Q5». В обществе золотой молодежи провел время Максим Сачков. Фото: Александр Батыру.

Они отпрыски знаменитых и уважаемых родителей, это видно издалека. Подтянутые фигуры, ладно скроенные костюмы из дорогого материала, модельная обувь, навороченные аксессуары. При более тесном знакомстве выясняется, что и интеллекта юным особам не занимать – родители с пеленок внушали, что выделяться надо не только внешними данными. И хотя они варятся в однородной среде богатых и успешных, слеплены все же из разного теста. Среди них, процитирую современника, «сыновья дипломатов, министров, юристов, профессоров»…

VOLVO XC60

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Концепт показали в начале 2007-го в Детройте, а спустя год серийная модель дебютировала на автосалоне в Женеве. В России продается с 2009 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый 3,0 л (285 л.с.), дизельный 2,4 л (185 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатые механическая и автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: базовая плюс опции.

ЦЕНА БАЗОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ: 1 635 400–2 598 800 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Идеальная плавность хода, богатый набор оборудования, низкий уровень шума и вибраций.

(−) Огрехи в эргономике, посредственный обзор назад, недостаточно информативный руль.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА



полная оценка по категориям в конце статьи

XC60 – автомобиль, олицетворяющий не только безопасность, но и престиж, комфорт.

Главные достоинства «Вольво» – хорошая динамика, отменная плавность хода, низкий уровень шума.



Усаживаться на заднее сиденье в «Вольво» неудобно – мешает выштамповка кузова. Зато втроем комфортно и в плечах, и в ногах.

Багажник «Вольво» многоэтажный. Из пола поднимается фиксатор для вещей, под ним – ниши для мелочовки, еще ниже – докатка.





Щиток приборов не отличается ни изяществом, ни добротностью, которых ждешь от дорогих моделей.



За обилие мелких клавиш, сливающихся на консоли в единую черную массу, – порицание.



Эксперты разошлись во мнениях, оценивая интерьер «Вольво». Кому-то он показался дешевым и чересчур пестрым, другие назвали салон уютным и привлекательным.

ДИТЯ ЭСТРАДЫ

Приталенный сюртук, рубашка навыпуск, двухдневная щетина – в образе творческой натуры должны сочетаться солидность, элегантность и легкая небрежность. «Вольво» именно таков: узнаваемые семейные черты шведской модели, причудливые формы светотехники – и строгий черный цвет. Хотя XC60 больше пошел бы синий или красный металлик. Вы со мной согласитесь, если увидите салон: броский двухцветный интерьер, экстравагантная центральная консоль, висящая в воздухе, интересные формы сидений. Люди с тонким вкусом наверняка оценят эти детали, а особо придирчивые ткнут в блеклый приборный щиток, окруженный серой пластмассой. И как опытные стилисты пропустили такой недочет?!

Электроприводы сидений, стекол, замков, раздельный климат-контроль, парктроники воспринимаются в таких автомобилях как необходимый минимум. Из экзотики – устройства, предупреждающие о появлении машин в мертвых зонах и о том, что вы случайно «прицелились» на встречную полосу или обочину. Кроме того, есть камера заднего вида (здорово выручает при



Разработчикам удалось сделать «Ауди-Q5» одновременно комфортным и послушным, быстрым и безопасным.

AUDI Q5

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Среднеразмерный вседорожник с продольным расположением двигателя и постоянным полным приводом компания «Ауди» впервые показала в Пекине в апреле 2008 года. В конце того же года первые машины обрели покупателей.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 2,0 и 3,2 л (211 и 270 л.с.), дизельные 2,0 и 3,0 л (170 и 240 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая, 7-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ: базовая + опции.

ЦЕНА БАЗОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ: 1 618 300–2 207 700 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Отменный силовой агрегат, выверенная эргономика, щедрый набор оборудования.

− Посредственный обзор назад, ограниченные возможности вне асфальта.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,5** полная оценка по категориям в конце статьи

Q5 – еще один шедевр от «Ауди». С собственным обликом, характером и традиционным фирменным качеством.



Спидометр Q5 размечен с оптимистичным запасом – даже по заводским данным максималка на 50 км/ч меньше.



На центральной консоли – устройства, считывающие информацию с дисков и флэш-карт, управление климатом и режимами движения.



На заднем сиденье «Ауди» неплохо ехать даже втроем. Правда, пассажиру, усевшемуся посередине, мешает объемный тоннель в полу.

Багажник Q5 удобен по форме и трансформируется одним движением. Под полом спрятаны докатка и сабвуфер, а пятая дверь оборудована электроприводом.





В салоне «Ауди» нет пафоса. Но по добротной отделке, высококачественным материалам и выверенной эргономике видно: это вовсе не ширпотреб.

езде задним ходом), в центральном подлокотнике прячется телефон, а не заблудиться в родном краю поможет навигация. Только пользоваться ею неудобно – с ходу не разберешься в интерфейсе. И управляющий джойстик спрятан с тыльной стороны руля: пассажира не сделать штурманом.

«Вольво», как и положено артисту, в отличной спортивной форме. Взлететь в кажущийся отвесным 60-процентный подъем или разогнаться до сотни за 8 секунд – запросто. Завидной энергичностью он обязан бензиновой «шестерке» с турбонаддувом и 5-ступенчатому автомату. Лучше них свою работу выполняет разве что подвеска. Эксперты сошлись во мнении: по плавности хода XC60 безоговорочно заслуживает высшего балла. Порой забываешь, что едешь по российским дорогам: и мелкие, и крупнокалиберные неровности «Вольво» буквально растворяет. И еще: на спидометре за сотню, а слышно лишь мерное сопение спящего фотографа.

Но затишье бывает обычно перед бурей. К форс-мажорным ситуациям автомобиль не приучен: реакции замедленные, крены великоваты, руль пустоват. Попробовал поиграть настрой-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	VOLVO XC60	AUDI Q5
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4628/1891/1672	4629/1880/1653
база	2774	2807
колея спереди/сзади	1632/1586	1617/1613
Радиус поворота, м	5,9	5,8
Объем багажника, л	490	540
Масса снаряженная/полная, кг	1846/2440	1865/2445
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5	6,5
Максимальная скорость, км/ч	210	225
Топливо/запас топлива, л	А95/70	ДТ/75
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	8,9/17,1/11,9	6,6/9,2/7,5
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	Р6/24	V6/24
Рабочий объем, см³	2953	2967
Степень сжатия	9,3	16,8
Мощность, кВт/л.с.	210/285 при 5600 об/мин	176/240 при 4000–4400 об/мин
Крутящий момент, Н·м	400 при 1500–4800 об/мин	500 при 1500–3000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6	А7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	4,15/2,37/1,56/1,16/ 0,86/ 0,69/–/3,39	3,69/2,14/1,41/0,98/ 0,75/ 0,57/0,46/2,94
Главная передача	3,75	4,66
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	многорычажная
сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	235/65R17	255/45R20

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	VOLVO XC60	AUDI Q5
Снаряженная масса, кг	1976	2050
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	1155 (58)	1149 (56)
заднюю	821 (42)	901 (44)
Дорожный просвет, мм	235	195
Динамические качества	20 – 1,2с; 40 – 2,5с; 60 – 3,9с; 80 – 5,9с; 100 – 8,1с; 120 – 11,1с; 140 – 14,4с; 170 – 19,0с; 200 – 25,1с; 230 – 33,4с; max 215,3 км/ч; Погрешность спидометра 2,3%	20 – 1,4с; 40 – 2,6с; 60 – 3,9с; 80 – 5,8с; 100 – 8,1с; 120 – 11,2с; 140 – 15,2с; 160 – 20,6с; 180 – 29,0с; 200 – 40,7с; max 218,6 км/ч; Погрешность спидометра 1,1%
Эластичность		
Время разгона, с: 60–100 км/ч	4,1	4,2
80–120 км/ч	5,1	5,6
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1521	1461
50–0 км/ч	570	553
Торможение со 100 км/ч:		
Тормозной путь, м	41,2	40,0
Замедление, м/с²	9,36	9,65

ками подвески, выбрав последовательно режимы Sport и Advanced. Поведение XC60 изменилось незначительно – немного потерял в комфортабельности и несильно прибавил в управляемости.

ИЗ СЕМЬИ ДИПЛОМАТА

Безупречный черный костюм, отглаженная рубашка, тщательно подобранный галстук, аккуратно уложенные волосы, модельные ботинки на тонкой подошве – в семье «Ауди» культивируется деловой стиль. Причем следовать ему требуется во всем. Возьмем внешность Q5 – ничего лишнего. Даже светящиеся полоски светодиодов в фарах выглядят дорогими, но отнюдь не вычурными украшениями – именно такими должны быть запонки на манжетах. В салоне тоже нет откровений: спокойный дизайн, однотонный пластик, в меру разбавленный деревянными и металлическими вставками, кожаные кресла цвета молочного шоколада.

И в эргономике придраться не к чему. Скажете, скучно? Возможно, но очень удобно. Как на столе у делового человека – все под рукой. Хотя коллеге не понравилось (он просто больше любит «Вольво»!), что рычажок активного круиз-контроля скрывается за рулем. Кстати, этот электронный помощник, поддерживающий не только скорость, но и дистанцию до впереди идущей машины, есть на обоих автомобилях. Впечатлений накопилось на отдельный материал, поэтому ограничусь пока парой слов: во многих случаях удобно, в редких – даже полезно. «Ауди» напичкан различными электронными ухищрениями не меньше своего соперника: встроенный «хэндс фри», «умные» фары, навигация с более понятным и удобным, нежели у «шведа», управлением.

Сравним замеры динамики «Ауди» и «Вольво»: едут ноздря в ноздрю. Теперь поглядим на объемы двигателей: у обоих трехлитровые агрегаты, только под капотом Q5… дизель. В это трудно поверить, сидя на водительском месте, – никаких вибраций, характерного дизельного стрекотания и при этом динамика пушечного ядра. Дизель почивает на лаврах вместе с роботизированной коробкой S-tronic. Еще бы, ведь в городе Q5 почти вдвое экономнее XC60 (по данным производителей). Единственный мелкий недочет – робот заметно задумывается (наверное, советуется с «центром»), прежде чем переключиться из парковочного режима в «драйв» или подоткнуть заднюю передачу. Зато в движении никаких нареканий.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Модель	VOLVO XC60	AUDI Q5
Просвет, мм		
a	235	195
b	260	210
c	250	205
Угол, °		
α	20	21
β	25	24
γ	20,5	16,5

Несмотря на строгое воспитание, Q5 не прочь немного пошалить. По-немецки выверенные настройки подвески и рулевого, удобное управление динамикой, цепкость и информативность тормозов позволяют избегать ошибок. В крайнем случае водителя подправит отлично вышколенная электроника. Правда, по плавности хода Q5 уступает XC60, зато «Ауди» предлагает более приемлемый компромисс между комфортом и управляемостью. Сразу видно, кто потомственный дипломат.

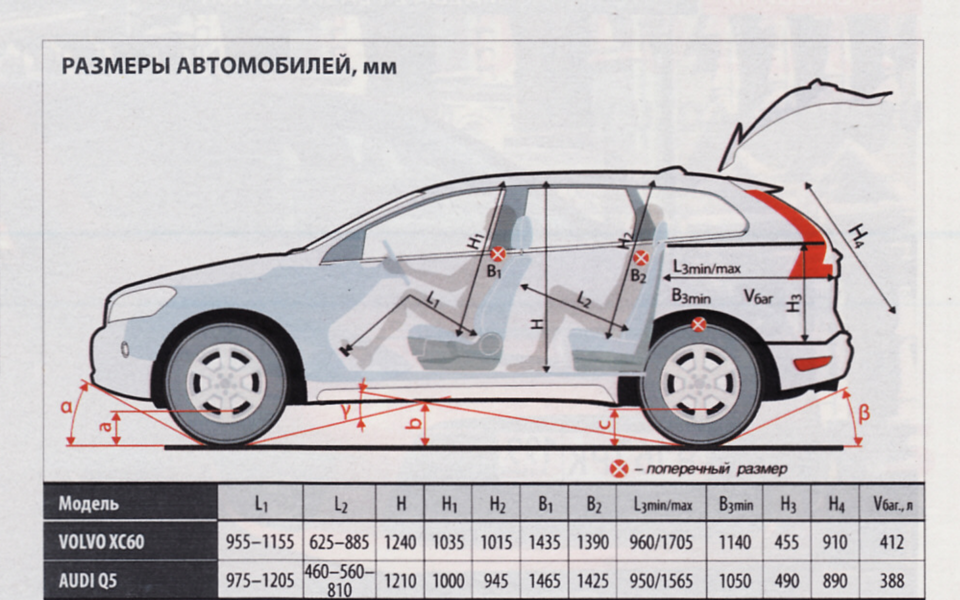
***

Мажоров не любили, им завидовали, укоризненно смотрели вслед, но многие в душе хотели оказаться на их месте, быть сыновьями и дочерьми состоятельных и известных родителей, за спиной которых не страшны проблемы и невзгоды. Впрочем, большинство мажоров получило признание благодаря собственным усилиям и заслугам. У людей и автомобилей много общего. **ЗР**



Максим Сачков: «Результат вызвал у меня удивление. По ходу теста я был практически уверен, что «Ауди» одержит верх. Внимательно проверил каждый балл, трижды пересчитал, но счет остался прежним – ничья. Похоже, знаменитая немецкая тройка обрела достойного конкурента. Посмотрим, сможет ли «Вольво» и дальше удерживать столь высокую планку».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
VOLVO XC60	955–1155	625–885	1240	1035	1015	1435	1390	960/1705	1140	455	910	412
AUDI Q5	975–1205	460–560–810	1210	1000	945	1465	1425	950/1565	1050	490	890	388

НЕ ПРОМОЧИТЕ НОГИ

Разумеется, серьезное бездорожье не для этих автомобилей. В трансмиссии Q5 и XC60 нет ни понижающих передач, ни жестких блокировок дифференциалов. У «Вольво» основной привод передний, а задние колеса при необходимости подключает электроника через муфту «Халдекс». У «Ауди» крутящий момент между осями распределяет дифференциал повышенного трения (ранее фирма всегда указывала название – «Торсен»), который в обычных условиях делит тягу в соотношении 40:60, а при пробуксовке перераспределяет ее между передними и задними колесами. Блокировку межколесных дифференциалов имитирует электроника. Но эти автомобили не пасуют на пересеченной местности, где уже сдаются их легковые собратья, – во многом из-за неплохой геометрической проходимости. Кстати, «Вольво» тут впереди: дорожный просвет больше, чем у «Ауди», вдобавок нижняя часть бамперов не окрашена. Спускаться с холма водителям обоих автомобилей помогает электроника, поддерживающая заданную скорость. Кроме того, в арсенале Q5 есть еще система, помогающая трогаться в подъем.





ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
VOLVO XC60	9	8	8	8	8	8	9	9	8	9	10	9	9	8	8	8,5
AUDI Q5	9	9	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9	8	8	8	8,5

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Быстрый Вжик

Этот автомобиль, победитель Гран-при «За рулем», в феврале пережил небольшой рестайлинг. В России обновленные машины появились весной. На одной из таких прокатился Максим Приходько. Фото: Георгий Садков.

Доставшийся на тест автомобиль свежего колера Passion Orange навевал до того игривое настроение, что сразу прерывать его прозой тест-драйва не хотелось. Я стоял и смотрел на него, а он изучал меня своими видоизмененными галогеновыми фарами. Впрочем, недолго, поскольку со стороны донеслось: «Ты смотри, на чем сейчас мужики стали ездить!..» Комментарий принадлежал тетеньке на большом немецком седане времен расцвета группы «Модерн Токинг».

Сама фактура и компоновка подобных аппаратиков, которые, кстати, имеют достойный список оснащения, в котором присутствуют, как в моем случае, автомат и множество других облегчающих жизнь систем, несет в себе большой положительный заряд. Упаковывать это добро в мрачные оттенки – святотатство! Обновленную «двушку» за жизнерадостный окрас и резвую динамику мне захотелось назвать именем собственным: Вжик! Если кто не знает, в диснеевских мультфильмах есть такая маленькая мушка.

Форма панели приборов осталась прежней, но если в старой версии были скучноватые кругляши с оцифровкой на белом фоне, то теперь тахометр и спидометр оживают лишь с поворотом ключа зажигания. В дорогих автомобилях это воспринимается как сдержанный шик, а здесь – как некая игрушка. Вдобавок шкала поделена надвое: наружный ободок крупно дан в четных числах, внутренний круг помельче и нечетный.

«Мазда-2» – городской проныра. Благодаря скромным размерам найти место для парковки проще простого. В роскошные зеркала заднего вида хочется поглядывать ежеминутно. Полуторалитровый 103-сильный мотор хорош, особенно с автоматом в режиме «спорт». Его забавный фальцет весьма тактично пробивается сквозь шумоизоляцию моторного отсека, но если вы не любитель стиля техно в музыке, на этот случай есть штатная магнитола с функцией MP3 и управлением на руле.

Некую нотку спортивности придает и неожиданно упругая подвеска, провоцирующая на активную езду. Хотя сильно гонять на машине не хочется: надо же дать всем разглядеть, каким изящным аппаратом вы управляете. Остается добавить, что версия Flash Edition доступна для покупателей в двух комплектациях: Energy и Sport. Заплатите 518 тыс. руб. (или максимальные 656 тыс. руб. – за машину, как «моя»), и Вжик станет вашим. Хотя не исключаю, что хозяин или хозяйка увидят в нем какой-то другой (но в любом случае не менее симпатичный) персонаж. ЗР

MAZDA 2

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	3900
ширина	1659
высота	1475
база	2490
колея спереди/сзади	1475/1465
Снаряженная масса, кг	1035
Разгон 0–100 км/ч, с	12,1
Максимальная скорость, км/ч	168
Топливо	A95
Запас топлива, л	43
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	6,8

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л, 76 кВт/103 л.с. при 6000 об/мин, 137 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А4.



Главная изюминка – обновленная панель приборов, как у более «взрослых» автомобилей.

Мое знакомство с «Приорой»

Фортуна улыбается не всегда, а потому со старыми привычками порой приходится расставаться. Личным опытом по части транспортных проблем делится петербуржец Александр Котов.

Валить все на кризис – дурной тон. Однако же мой строительный бизнес хорошо с ним знаком, благо занимаюсь я коммерческой недвижимостью. Сегодня не до новых точек, прокормить бы старые! А тут еще… Вот уж действительно – беда одна не ходит.

Автомобиль у меня хороший: «Джип-Чероки», причем свеженький. Вернее, был хороший, пока не пришло время очередного ТО. Поехал я в фирменный сервис. Масло поменять, диагностику сделать – работы часа на три. Отдал ключи и пошел по делам, благо офис партнеров рядом.

Возвращаюсь – администратор встречает лучезарной улыбкой и сообщением: у вас, дескать, проблемы. Мы, мол, масло-то поменяли и диагностику сделали, как вы и просили! Но вот контроллер на машине... того. Видать, сгорел, сердешный. Вы, случаем, прикурить никому не давали? Или, может, молния в машину ударила? И улыбается так застенчиво…

До меня дошло не сразу. Пытаюсь объяснить, что еще три часа назад все было в порядке: ведь я прибыл своим ходом, а без контроллера машина не поехала бы! Менеджер понимающе кивает, а сам тем временем листик мне протягивает – распечатку диагностики. Ну ладно, спрашиваю насчет оплаты... И вот здесь меня припечатывают к линолеуму: чуть больше 300 тысяч плюс паратройка месяцев ожидания.

Завелся я очень сильно. Они еще об этом пожалеют! Проблему обязательно решу, но только через суд: пусть знают, что не на лоха напали.

Поплелся я со своим горем к друзьям, чей офис рядом. Те предложили: вот, в прошлом месяце разгонную машинку купили, сейчас стоит – хочешь, бери. Катайся, пока вопрос не решишь. «Поляна» с тебя, и ладненько!

А что, выход! Машинка-то какая? «Приора»?!! Да-с, однако… Докатался. Друзья утешили: есть другой вариант – трамвай плюс маршрутка. Дешево, надежно, практично. И демократично очень! Так что – чем богаты…

Ладно. Сам себя успокаивал, что «Приора» – это ненадолго. Но шок, скажу вам, тот еще: от рождения на продукции родного автопрома не ездил, а тут, на пятом-то десятке, приходится. После «джипули» тесно, низко и как-то все не так! Однако же, как известно, человек ко всему привыкает. И я, малость покатавшись, решил, что, в общем-то, все не так уж плохо.

Во-первых, ездит! Это лично для меня уже большой плюс. К отсутствию привычной динамики и кондиционера, равно как и прочих буржуйских штучек, привык уже через пару-тройку дней. К лишнему шуму тоже притерпелся. Наслушавшись приятелей, крывших вазов-



ские шедевры почем зря, поначалу со страхом ждал, заведется ли, затормозит ли, туда ли повернет? Да нет – заводилась, тормозила и поворачивала. Больше того, за четыре месяца нашего знакомства… ничего не сломалось! Кстати, за это время докатался до очередного ТО – заехал, сделал и подивился. По сравнению с родной лошадкой, стоящей в стойле плохих дядей, считай, бесплатно. И, кстати, контроллер после этого не предложили поменять.

Во-вторых, сразу почувствовал разницу в отношении соседей. Хотя строю я не бараки, сам проживаю вовсе не в элитном доме, а потому и народ меня окружает по большей части простой. Позлорадствовали малость, а потом успокоились – и уже не видят во мне чужака. А сам я теперь крепче сплю. Раньше прислушивался, не заорет ли сигналка под окном, а теперь как-то и не думаю об этом.

В-третьих, племя гаишников меня перестало замечать. Стало даже обидно. На «чирике» недели не проходило, чтобы не тормознули, а тут за четыре месяца – ни разу!

В-четвертых, посещать бензиновые поилки стал значительно реже, да и к корму российская лошадка менее чувствительна. Кушает, что дают, и даже лампочкой *Check Engine* ни разу не мигнула.

И еще. Меня перестали нервировать всякие сопливые «стритрейсеры» на гнилых, но облепленных наклейками «восьмерах»! А ведь раньше им ну очень надо было с перекрестка меня сделать, чтобы потом болтаться перед капотом, мешая ехать по-нормальному. Теперь не то: уделав «Приору», авторитета себе не наживешь, так чего напрягаться?

Только не поймите меня правильно, как говорил Райкин. Это в наших старых фильмах про резидентов те радостно бежали к нам, осваивая новый образ жизни. И когда по суду я верну свою лошадку да еще и денег с жуликов сниму, то немедленно верну российского ослика его владельцам и накрою по этому поводу большую «поляну». И вздохну с облегчением. Но при всем при том эти четыре месяца объяснили мне одно: не так страшен российский автопром, как его малюют.

Обращения читателей ЗР сегодня по нашей просьбе комментируют представители компаний «Ситроен» и «Фольксваген».

Провал в «Ситроене»

В 2007 году приобрел «Ситроен-С4 Пикассо». В начале апреля 2009-го я обнаружил провал в водительском сиденье со стороны левой двери, при этом обшивка цела, то есть проблема в наполнителе. Я обратился в «Ситроен Центр Москва», но получил отказ: мол, гарантия не распространяется на детали, подверженные естественному износу. Но ведь наполнителя сидений в перечне таких деталей нет! Что мне делать?

Владимир Кищенко

За консультацией мы обратились в московское представительство «Ситроена». Приводим ответ директора по связям с общественностью Оксаны Вершининой:

Случай действительно негарантийный, поскольку деформация левой части подушки вызвана разрушением наполнителя сидения. Такая неисправность носит не производственный, а эксплуатационный характер, так как обусловлена спецификой посадки и высадки из автомобиля. Клиент прав в том, что в перечне деталей, подверженных естественному износу, формально не указан наполнитель, но следует отметить, что список приводится лишь для примера: скрупулезно указывать в нем каждый элемент автомобиля не имеет смысла. Однако, принимая во внимание многолетнюю приверженность г-на Кищенко марке «Ситроен», дилерский центр «Ситроен Центр Москва» найдет возможность решить этот вопрос в пользу клиента.

Мы связались с Владимиром, и он подтвердил, что фирма пошла навстречу его пожеланиям.

Крыша «Фольксвагена»

В 2006 году я приобрел у официального дилера автомобиль «Фольксваген-Джетта». Позднее купил багажник (у другого дилера). При его установке выяснилось, что верхний лист крыши закреплен криво. Мне предложили отремонтировать крышу. Я отказался и написал официальную претензию с требованием заменить автомобиль. В ответ мне предлагали сначала ремонт, затем – купить мой багажник, сделать скидку на техобслуживание и, наконец, заменить авто путем продажи дилеру с доплатой разницы до нового. Я вновь отказался. Итоговое заключение: это не дефект. Что вы посоветуете?

Стас Мальцев

По нашей просьбе ситуацию комментирует PR-менеджер компании Андрей Гордасевич:

Эксплуатационных претензий клиент не высказывал до тех пор, пока не возникли проблемы с установкой багажника, происхождение которого неизвестно: документы отсутствуют.

При этом, по нашим данным, клиент пытался установить его самостоятельно, но не смог этого сделать. Установлено, что четвертая точка крыши его автомобиля находится лишь на 2 (!) миллиметра выше остальных трех.

Мы предлагали различные варианты удовлетворения пожеланий клиента. Так, дилер был готов установить багажник более точным и корректным способом (чем это пытался сделать клиент) с учетом обнаруженной особенности крыши. Кроме того, предлагали заменить панель крыши целиком. Но владелец на соглашение не идет и требует заменить автомобиль. Его основной аргумент – «снижение стоимости авто после ремонта в незаводских условиях» – очень сомнителен, поскольку гарантия на автомобиль в целом и на замененную деталь в частности, включая 12-летнюю гарантию от сквозной коррозии, сохраняется. Отметим, что клиент приобрел автомобиль в ноябре 2006 года, а «поменять» его решил фактически через два года эксплуатации – в сентябре 2008-го! Поэтому компания не видит оснований для замены автомобиля целиком и по-прежнему предлагает решить проблему путем установки багажника в сервисном центре или замены панели крыши – с последующей установкой багажника.

Удовлетворенность клиента чрезвычайно важна для компании. Однако и фирма рассчитывает на трезвую оценку ситуации и разумный подход владельца к решению вопроса.

О производстве седанов, гонках за лидером и праворульных авто

У вас есть конкретные вопросы по технике, автомобилям, экспертизам, экономике, автопрому? Вы считаете, что затронутая вами тема будет интересна многим? Вам важно знать именно наше мнение? Тогда спрашивайте – обязательно ответим!

? Автор: Владимир Хоружко, Кривой Рог

Прошу прокомментировать информацию о снятии с производства седанов «Лада-Калина», появившуюся в ЗР, 2009, № 5. Как можно было принять такое решение, если в прошлом году ровно половина изготовленных машин этого семейства – седаны, популярность которых в СНГ очень высока?

В пресс-службе АВТОВАЗа нам сообщили, что выпуск упомянутых седанов действительно приостановлен. Однако это временное явление, связанное с сокращением общего числа выпускаемых автомобилей. Спрос на «калины» с кузовом седан относительно невелик. Седаны уступают хэтчбекам по возможностям перевозки багажа. Если для автомобилей среднего класса это обстоятельство не столь существенно, то для маленьких городских машин оно порой становится решающим. Поэтому речь идет именно о «Калине», а не о «Приоре», по отношению к которой ваши рассуждения вполне справедливы.

Алексей ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, редактор отдела экспертиз и спецпроектов

? Автор: Валерий Козлов, Санкт-Петербург

Сколько топлива можно сэкономить, пристраиваясь за грузовым фургоном на небольшом расстоянии – как в гонках за лидером?

Аэродинамическое сопротивление уже при 100 км/ч на порядок больше сопротивления качению. Поэтому только за счет аэродинамической тени можно уменьшить его вдвое, но для этого требуется подойти к «лидеру» примерно на 5 метров. Такая езда, по понятным причинам, исключительно опасна и категорически не может быть рекомендована в повседневной практике – без автоматики, позволяющей выдерживать нужный режим движения (скорость и интервал), здесь делать нечего. Подобные исследования для грузовиков уже проводил «Мерседес-Бенц»: пробные заезды колонны автомобилей с шагом 3 метра позволили сэкономить в условиях полигона до 40% топлива. Однако до сертификации и реального внедрения дело так и не довели – думается, опять-таки из соображений безопасности.

Анатолий ФОМИН, заведующий отделом техники

? Автор: Дмитрий, Торжок

Какую очередную подставу готовят владельцам праворульных авто? Пресса муссирует слухи об их грядущем запрете, но официальных заявлений пока что нет. Или нас хотят «обрадовать» задним числом?

Действительно, сейчас в правительстве обсуждается новый технический регламент, согласно которому в России будет предписано только левое расположение руля. Однако никакой «подставы» в этом нет. Как пояснил министр промышленности и торговли Виктор Христенко, положения регламента распространятся только на новые автомобили, ввозимые в нашу страну. Поэтому обладатели праворульных авто, «прописавшихся» здесь ранее, никакой дискриминации подвергаться не будут: вытеснение таких машин с дорог будет постепенным, в силу возраста. И, возможно, его ускорят увеличением налога или стоимости страховки.

Игорь МОРЖАРЕТТО, заведующий отделом автомобильной жизни

? Автор: Василий Жигалин, Саратов

Прочитал в газете, что современные бензины не только не полезны для старых авто (у меня ВАЗ-2106), но даже вредны. Сера в «старых» бензинах придавала им смазывающие свойства, а без этого изношенный мотор долго не протянет… Это так?

Нет, не так. Как нам пояснили на кафедре двигателей внутреннего сгорания Санкт-Петербургского политехнического университета, смазывающие свойства серы для бензиновых моторов – одно из распространенных заблуждений, равно как и смазывающая способность этилированных бензинов. Как в «старых», так и в «новых» моторах стержень клапана смазывается следами масла, пропущенного маслоотражательными колпачками. А концентрация серы, оседающей из топливовоздушной смеси и попадающей в зазор между клапаном и направляющей, в обоих случаях настолько мизерна, что хоть как-то повлиять на износ не может.

Кстати, при использовании газового топлива клапаны не обижаются на то, что допускаемая концентрация серы там на два порядка меньше, нежели в бензине.

Современные бензины полезны для моторов. Пониженное содержание ароматических углеводородов улучшает смесеобразование, повышает полноту сгорания, а также замедляет загрязнения впускной системы и камеры сгорания. Кроме того, обязательное присутствие моющих присадок делает мотор чище. У дизелей ситуация несколько иная, но это тема отдельного обсуждения.

Михаил КОЛОДОЧКИН, заведующий отделом экспертиз и спецпроектов

Зарулевцы! Вопросы можно задавать на сайте www.zr.ru (в разделе «Справочная служба»), а также по электронной почте: kolodochkin@zr.ru или info@zr.ru.

Окрыленные Пегасом

– Когда сосед по даче привез семью на новеньком «Пежо-308», у меня не возникло вопроса, почему он выбрал именно этот автомобиль. Я сам подарил ему январский номер журнала с результатами Гран-при «За рулем»-2009, – порадовался Владимир Соловьев, собравший статистику продаж девяти лучших автомобилей-2009.

Золотой Пегас «За рулем» стал знаком качества, знаком доверия автомобильной части населения России к новинке, появившейся на рынке. ...

«Пежо-308», оседлав крылатого скакуна, сделал головокружительную карьеру: в непростых условиях за четыре месяца продано 4882 автомобиля. По мнению читательского жюри (35 тысяч участников!), «Пежо» – лучший автомобиль компакт-класса. Это подтверждает и рынок: 308-й входит в число лидеров в своем сегменте, причем доля модели и марки растет. Прекрасный старт новичка!

Удачно складывается судьба «Ниссана-Теана» – победителя Гран-при в бизнес-классе. Он уверенно держит второе место в сегменте по итогам января – апреля 2008 года (2433 автомобиля), а пуск завода «Ниссан» в Санкт-Петербурге, по мнению представительства компании, даст шанс улучшить позицию: сократится срок поставки, появится возможность более оперативно реагировать на запросы рынка.

Три Пегаса, присужденных автомобилям группы «Фольксваген», работают не покладая рук... простите, крыльев. Рост продаж «Тигуана» с начала 2009 года был стабилен: в среднем 25% в месяц, благодаря чему к апрелю счастливых хозяев нашли 1700 машин. Особая ставка сделана на наиболее популярные версии: бензиновую 2,0 TSI и дизельную 2,0 TDI, что позволило попасть в десятку наиболее продаваемых компактных вседорожников. В представительстве компании по праву гордятся тем, что интерес к модели со стороны клиентов возрастает, а наличие нескольких модификаций, сбалансированная ценовая политика, локальное производство, специальные кредитные предложения позволят выделиться среди одноклассников.

«Ауди-Q5» стал локомотивом продаж марки в России с момента появления модели в продаже в конце прошлого года. В период с января по апрель 2009 года общее количество проданных Q5 составило 1437 автомобилей – лучший результат в сегменте компактных вседорожников премиум-класса. По данным представительства «Ауди» в Москве, модели А4 и Q5 лидируют в соответствующих сегментах рынка и, похоже, сохранят лидерство в дальнейшем. Напомним, что А4 выиграл Гран-при в среднем классе. За первые четыре месяца продано 868 автомобилей.

«Хонда-Пилот». За первые три месяца 2009 года продано 700 «пилотов», а с момента выхода модели на российский рынок в августе 2008 года – 2045 машин. «Пилот» уверенно держится в десятке наиболее продаваемых кроссоверов класса D (средние вседорожники) и занимает 4% сегмента. Как утверждают в «Хонде», модель установила новые стандарты, успешно сочетая в себе стильный дизайн, функциональность, хорошую динамику и топливную экономичность. Пегас «За рулем» поощряет продажи, подчеркивает оправданность выбора клиентов.

35 тысяч читателей журнала «За рулем» проголосовали за лучшие автомобили 2009 года



«Пежо-308» – лучший автомобиль компакт-класса 2009 года.

«Ниссан-Теана» – победитель Гран-при «За рулем»-2009 в бизнес-классе.



«Фольксваген-Тигуан» – лучший компактный вседорожник года.



Из 70 новинок редакция отобрала 41 автомобиль, предложив выбрать лучшие в девяти классах по семи главным критериям.

БМВ-Х6, выигравший у нас в номинации «Вседорожники большие», – безусловный лидер и, можно сказать, первопроходец: машина сочетает в себе черты и купе, и вседорожника. Но и по отношению к соразмерным моделям она весьма успешна – продажи в первом квартале 2009 года составили 585 автомобилей.

Популярность победителя в классе люкс БМВ 7-й серии (пятое поколение) растет. В первом квартале 2009 года клиентам было передано 263 автомобиля. Это почти 50-процентный рост по сравнению с первым кварталом 2008 года. Благодаря уверенному старту удалось превзойти объемы продаж прямых конкурентов.

В первом квартале БМВ 7-й серии и БМВ-Х6 демонстрировали уверенный рост, выделяясь на фоне общего падения рынка, – комментируют ситуацию в представительстве компании. С июля 2009 года стартуют продажи БМВ-Х6 российского производства, что еще сильнее упрочит позиции модели.

Судьба лидера малого класса «Мазда-2» в России оказалась непростой – кризис ударил с неожиданной стороны. Спрос на автомобиль в России превысил предложение, однако часть квоты, предназначенной для нашей страны, «Мазда» перераспределила в пользу Германии и Италии, где правительства стимулировали интерес к автомобилям малого класса, выкупая старые машины. В результате у нас с начала года продано всего 367 «двушек».

Как видно, новинки, выбранные читателями «За рулем», пришлись по вкусу российскому потребителю. Именно так и должно быть с автомобилями, окрыленными Золотым Пегасом и носящими народный знак качества. На очереди конкурс 2010 года, и читатели «За рулем» готовятся к выборам лучших новинок. Каталог номинантов на Гран-при-2010, который будет опубликован в сентябрьском номере журнала, даст старт очередному, уже XVI конкурсу «За рулем». ЗР



«Ауди-Q5» дублирует успех «Тигуана» в классе премиум.



БМВ 7-й серии – лучший автомобиль в классе люкс, обеспечивает золотой дубль марки в Гран-при «За рулем»-2009.

«Ауди-А4» – обладатель Золотого Пегаса в среднем классе.



БМВ-Х6 – победитель среди больших вседорожников.



«Хонда-Пилот» – лучший вседорожник-среднеклассник 2009 года.



«Мазда-2» – лучший автомобиль малого класса 2009 года.



Кинг-Конг жив!

У себя на родине этот автомобиль назван именем известного киногероя, не желавшего подчиняться воле людей. Можно ли приручить его железного тезку, выяснял Павел Леонов. Фото: Георгий Садков.

Экспансию китайских автопроизводителей на российский рынок обратило вспять вступившее в силу 14 ноября 2008 года постановление Правительства РФ № 745 «О временной ставке ввозной таможенной пошлины в отношении кузовов отдельных видов транспортных средств», установившее минимальную ставку в размере 5000 евро за кузов. Но попятились не все. К примеру, компания «Рэд Драгон» – официальный дистрибьютор «Джили» в России – продолжает торговать машинами этой марки и даже обещает несколько новых моделей. В апреле был дан старт весьма выгодной акции, и она моментально отразилась на сбыте машин. К примеру, за первый квартал их было продано 648, а за апрель – 745; числа сами по себе невеликие, но на фоне общего спада показательные. К тому же в нашей рубрике ни разу не гостил «китаец» – любопытно будет сравнить его с другими машинами.

РОДОСЛОВНАЯ

Производство «Джили-МК» началось в Китае в апреле 2006 года. По сути, это перелицованная «Тойота-Виос» («Ярис» с кузовом седан), которая предназначалась для стран Юго-Восточной Азии. Для внутреннего рынка модель выпускают с двумя типами кузова (седан и 5-дверный хэтчбек) и бензиновыми двигателями объемом от 1,3 до 1,8 л, с механической или автоматической коробками передач. В России продажи стартовали в мае 2008 года. Нам поставляют седаны с 1,5-литровым 94-сильным мотором и механикой, хотя украинским соседям предлагают 1,6 л (107 л.с.). С чем это связано, остается загадкой.

МК для российского рынка производят только в Китае на предприятиях «Джили». Все машины адаптированы к нашему климату. Изменена работа



отопителя (додумались же установить под капотом архаичный краник для переключения режимов «печки» с летнего на зимний!), улучшена шумоизоляция, в обивке салона светлые тона уступили место более практичным – потемнее. А также установлены стартер повышенной мощности, аккумуляторная батарея большей емкости, использован морозостойкий пластик и проведена дополнительная антикоррозионная обработка.

В числе основных конкурентов данной модели – «Шевроле-Ланос», «Рено-Логан», «ФИАТ-Албеа», «Дэу-Нексия», «Лада-Приора».

КОМПЛЕКТАЦИИ

За самый дешевый автомобиль дилеры просят всего 249 000 рублей. Правда, это касается машин 2008 года выпуска, но на момент подготовки статьи в наличии были только они. До начала специальной акции машины были дороже на 50 000–70 000 рублей. Для сравнения: за самую дешевую «Приору»-седан просят на 7000 (2008 г.в.) или на 40 000 (2009) больше. Но в ней нет даже кондиционера.

Выбирать тип кузова не пришлось (один вариант – прямо скажем, небогато), а вот комплектации заставляют задуматься. Базовая уже включает приемлемый список оборудования (см. Нашу справку). Более продвинутая, «Комфорт», отличается электрическими стеклоподъемниками на всех окнах, ABS с распределением тормозных усилий (EBD) и подушкой безопасности переднего пассажира. Весьма неплохой набор для бюджетного автомобиля, а переплата по сравнению с базовой модификацией – всего 10 000 рублей. Именно за нее мы и проголосовали. За самую продвинутую комплектацию «Элеганс», соблазняющую кожаной обивкой сидений и салона, люком с электроприводом и литыми колесными дисками, придется выложить еще 30 000 рублей. При этом материалы отделки не самого лучшего качества, а люк съедает много места над головой, которого и так немного, ведь китайские автомобили традиционно рассчитаны отнюдь не на богатырей. Никаких дополнительных

GEELY MK

НАШ ВЫБОР

С двигателем 1,5 л и МКП, в комплектации «Комфорт». Цена – 259 000 рублей.

Индекс ЗР – 7.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 69 кВт/94 л.с. при 6000 об/мин; 128 Н·м при 3400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; база – 2502 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4342×1692×1435 мм; объем багажника – 510 л; снаряженная масса – 1138 кг; размер шин – 185/60/R15.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
165 км/ч; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,8 л/100 км.

Современные китайские авто еще далеки от идеала, но движутся к нему весьма целеустремленно.



Даже в самых дорогих комплектациях на месте ресивера зияет двухдиновая дыра. «Музыка», что на фотографии, установлена дилером.

опций производителем не предусмотрено, но дилеры наверняка предложат выбор аудиосистем, дополнительных противоугонных комплексов и т. д.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ

Отечественным покупателям предлагают атмосферный 4-цилиндровый 16-клапанный двигатель объемом 1,5 л (94 л.с.), который спокойно переваривает 92-й бензин и соответствует требованиям Евро III. Коробку передач выбрать тоже не получится – альтернативы 5-ступенчатой механике нет. Правда, представительство компании в России неоднократно намекало на возможность поставок машин с автоматом. Все предпосылки для этого есть, ведь концерн «Джили» приобрел контроль над австралийской компанией Drivetrain Systems International, которая является одним из крупнейших в мире поставщиков автоматических трансмиссий. Ее изделия поступали, в частности, на конвейеры «Форда», «Крайслера» и «СанЙонга».

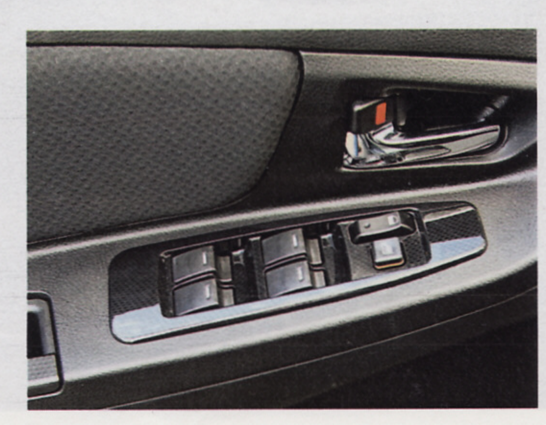
БЕЗОПАСНОСТЬ

Крэш-тестов «Джили-МК» ни американские, ни европейские организации не проводили, зато эту модель разбили на ее родине по методике китайской C-NCAP. Данная организация предлагает три теста: фронтальный удар на скорости 50 км/ч со 100-процентным перекрытием, фронтальный удар на скорости 56 км/ч с 40-процентным перекрытием и боковой на 50 км/ч, причем каждую подопытную модель проводят через все три теста. МК заработал 42,2 балла, что соответствует четырем звездам. Автомобиль был оборудован двумя подушками безопасности. Весьма неплохой результат, даже несмотря на то, что тестовая методика немного устарела. По крайней мере это уже не тот китайский хлам, что складывался по среднюю стойку при более или менее серьезном ударе.

Российскую сертификацию проводил САТР-Фонд, официально аккредитованный при Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии. Причем делал это по новым, более жестким нормам, вступившим в силу на территории России в конце 2007 года.



Оформление комбинации приборов весьма незатейливо, зато зеленая подсветка не утомляет глаза и все показания считываются без особых проблем.



Электрические стеклоподъемники во всех дверях полагаются начиная с версии «Комфорт».





Сидеть на заднем сиденье втроем весьма неудобно, а пассажиры ростом выше 180 см наверняка упрутся головой в обивку потолка.

НАША СПРАВКА

Список оборудования версии Base включает в себя подушку безопасности для водителя, регулируемые по высоте ремни безопасности и рулевую колонку, гидроусилитель рулевого управления, кондиционер, центральный замок с ДУ, сигнализацию, подогрев передних сидений и боковых зеркал, оснащенных электроприводом, аудиоподготовку (передняя компонентная акустика и антенна), складывающееся (60:40) заднее сиденье, дополнительный стоп-сигнал, кожаную отделку руля, передние противотуманные фары, повторители указателей поворота в зеркалах, хромированные ручки дверей, окрашенные в цвет кузова бамперы и т. д.



Повторителями указателей поворота в наружных зеркалах оборудуют все без исключения автомобили.

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

Пожалуй, самый животрепещущий вопрос потенциальных потребителей связан с качеством и надежностью. Посмотрим, что здесь.

Гарантия составляет три года или 100 000 км. Но, как и у многих других производителей, не без оговорок. Указанные срок и пробег распространяются лишь на некоторые узлы двигателя, трансмиссии, ходовой части и т. д. По отношению к отдельным комплектующим гарантийные обязательства длятся 2 года или 60 000 км, а для всяких там резиночек, чехлов, пыльников, кожухов, втулок – и вовсе полгода или 10 000 км. На сервисе ждут через каждые 10 000 км пробега или 12 месяцев, а первое ТО предстоит на 1500–2500 км или через два месяца после начала эксплуатации. Причем оно платное – возьмут около 4000 рублей.

Заменять масло с фильтром в двигателе и проверять работу основных узлов и агрегатов по прошествии столь краткого срока – еще куда ни шло, но вот зачем менять жидкость гидроусилителя и масло в коробке? Если жидкости настолько низкого качества, почему бы не включить эти операции в предпродажную подготовку, а не добавлять забот и расходов покупателям?

Стоимость ТО на 10, 20 и 30-й тысячах пробега составит около 6000, 7500 и 10 000 рублей соответственно. Каждое включает замену масла, масляного, салонного и воздушного фильтров. На 20-й тысяче, помимо прочего, поменяют свечи и тормозную жидкость, а на 30-й – охлаждающую жидкость. Большое ТО-60 000, предусматривающее замену ремня ГРМ, потянет и вовсе на 18 000 рублей. Совсем не гуманные расценки на обслуживание бюджетного автомобиля.

Несмотря на то что марка представлена в России не так давно, в Москве и Московской области действуют 25 дилерских предприятий (всего по стране их 130). Это стало возможным благодаря тому, что «Рэд Драгон» входит в группу компаний «Рольф» и дилерская сеть «Джили» использует ее ресурсы. Важно учитывать, что многие салоны лишь продают, но не обслуживают эти автомобили: перед поездкой на ТО нелишне навести справки.



Кожаный салон – прерогатива самой дорогой комплектации «Элеганс».



Электрифицированный люк всем хорош, вот только в папахе за руль не сядешь.

Большинство владельцев пересели на «Джили» с отечественных авто и поэтому менее категоричны в оценках качества сборки и материалов, нежели приверженцы японских и европейских марок. Появление «сверчков» или царапин на пластмассе не станет для них причиной бессонницы и поводом для обмена автомобиля, но некоторые недостатки они все же не прощают. К примеру, нередко жалуются на недостаточное пространство над головами задних пассажиров (седоки ростом выше 180 см упираются в потолок), заметное проседание задней части автомобиля при частичной загрузке, нечеткие переключения передач, аморфные сиденья, стуки амортизаторов и втулок стабилизаторов поперечной устойчивости. Основная же масса гарантийных обращений связана с выходом из строя электрооборудования (блоки управления центральным замком, обогревательные элементы зеркал, датчики скорости, динамики аудиосистемы) и течью жидкости из насоса гидроусилителя руля.

Для объективных выводов о качестве и надежности автомобилей данных пока недостаточно, но, по мнению владельцев и работников СТО, нынешний уровень уже много лучше, чем у предшественников.

УГОНЯЕМОСТЬ И ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Объемы продаж МК, повторим, недостаточно велики, чтобы модель могла всерьез заинтересовать угонщиков, поэтому теоретически машину можно не запирать (однако на практике этого делать, конечно же, не стоит). Все машины оборудованы штатной сигнализацией, возведение дополнительных рубежей защиты целесообразно лишь для собственного спокойствия. Цена полиса каско, учитывая невысокую стоимость «Джили», не запредельна: в среднем 7–10% исходной цены машины.

В первый год «Джили-МК» теряет примерно 20–25% стоимости (что отнюдь не мало), в последующие годы – по 10–15%.

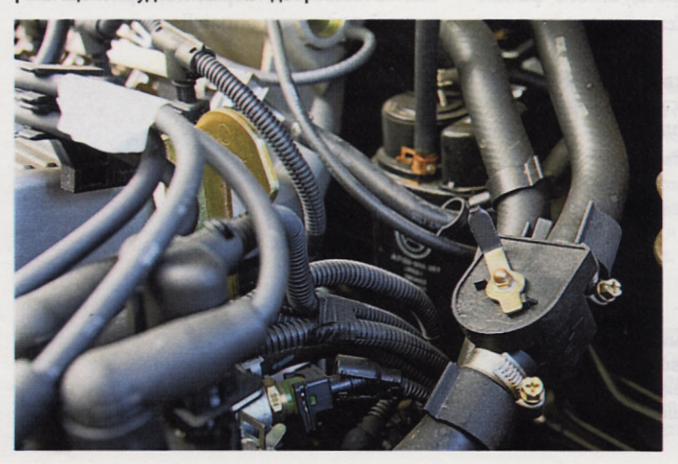
Подводя итоги, отметим, что китайские автопроизводители не стоят на месте. Современные машины из этого региона уже не кажутся откровенно сырыми и, учитывая их привлекательные цены, вполне могут побороться за место под солнцем. Низкий индекс ЗР – следствие по большей части невысокой первоначальной цены, но все же обслуживание бюджетного автомобиля должно обходиться, на наш взгляд, дешевле. **ЗР**

Как показывает расчет, эксплуатация МК (индекс ЗР – 7) обходится недешево, но на результат сильно повлияла скромная цена автомобиля.



Багажник «Джили» вмещает 510 л поклажи. Его объем можно увеличить, сложив заднее сиденье полностью или по частям. Правда, ровной площадки при этом не получится.

Краник «печки» под капотом с положениями «зима/лето» в XXI веке равноценен «удобствам» во дворе.



ИНДЕКС ЗР



* в процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимое значение стоимости эксплуатации автомобиля в течение года, которое, по нашему мнению, подкрепленному сложившейся практикой, не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая – отношение расходов на эксплуатацию конкретной модификации за первые 30 000 км пробега к его первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводом-изготовителем и указанный им расход в смешанном цикле). Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс ЗР. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранного нами МК расходы на эксплуатацию за первые 30 000 км составляют 33% его цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 7.

ЦЕНЫ, РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫМ ДИСТРИБЬЮТОРОМ «ДЖИЛИ» В РОССИИ – КОМПАНИЕЙ «РЭД ДРАГОН» ДЛЯ МОДЕЛИ МК, руб.*

	BASE	COMFORT	ELEGANCE
1,5 M	249 000 (299 000)**	259 000 (329 000)	289 000 (359 000)

**На конец мая 2009 года.*
***В скобках – цена до начала действия акции.*



Жертвоприношение

Жизнь в городе сулит известные преимущества, но взамен требует некоторых жертв. Какую дань вынуждены платить автомобилисты, выяснял Игорь Теременко.

На сей раз речь пойдет о бизнес-классе. Все представленные автомобили, за исключением «Крайслера-300С», взятого для контраста, изготовлены в России – они популярнее иностранных однофамильцев из-за более привлекательной цены. Скажется ли происхождение на стоимости ремонта?

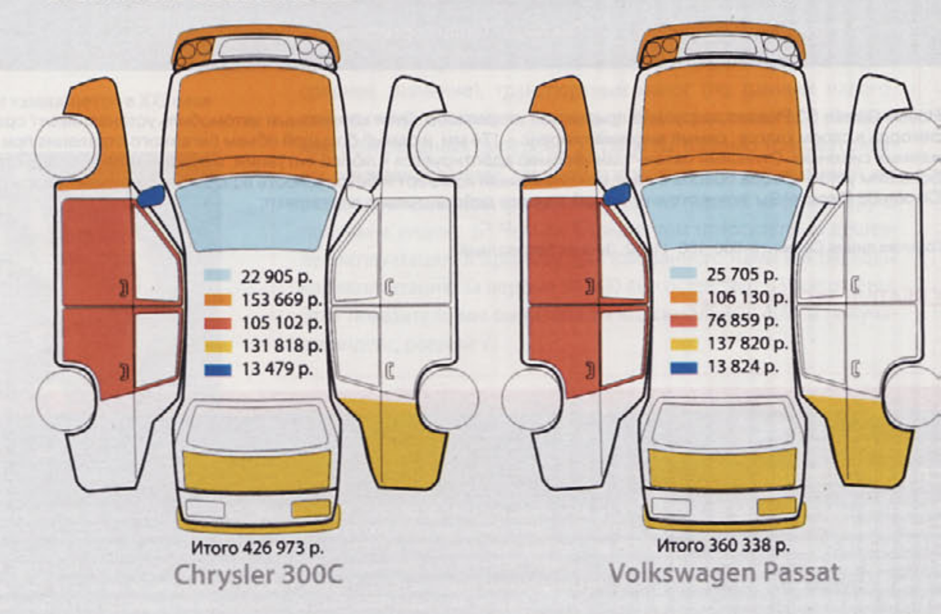
Напомним: восстановлением авто после мелких аварий занимается официальный дилерский центр марки; при этом используются оригинальные запасные части, заказанные для машин в минимальной комплектации. Перечень повреждений указан в таблице.

Сомнительная честь стать лидером нашего рейтинга досталась «Крайслеру»: затраты на ремонт значительно превзошли показатели одноклассников. Виноваты прежде всего запчасти (70% общей суммы). Стоимость капота – 35 000 руб. – еще можно объяснить дороговизной алюминиевого сплава, из которого он изготовлен, но 36 000 руб. за блок-фару ставят в тупик. Разве что защитный колпак выточен из горного хрусталя... Благо, все необходимое имеется в наличии, а очередей на ремонт нет. Восстановленный автомобиль вернется к владельцу через 15–17 дней.

Далее со значительным отставанием следует калужский «Фольксваген-Пассат». Факт для владельцев отрадный – в гонке цен болеют за отстающих. Правда, ремкомплект и здесь обойдется в кругленькую сумму (65% стоимости

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП

ПЕРЕЧЕНЬ ПОВРЕЖДЕНИЙ:
- ветровое стекло
- левое переднее крыло, левая блок-фара, капот, бампер
- левые передняя и задняя двери
- правое заднее крыло, крышка багажника, правый фонарь, бампер
- левое наружное зеркало





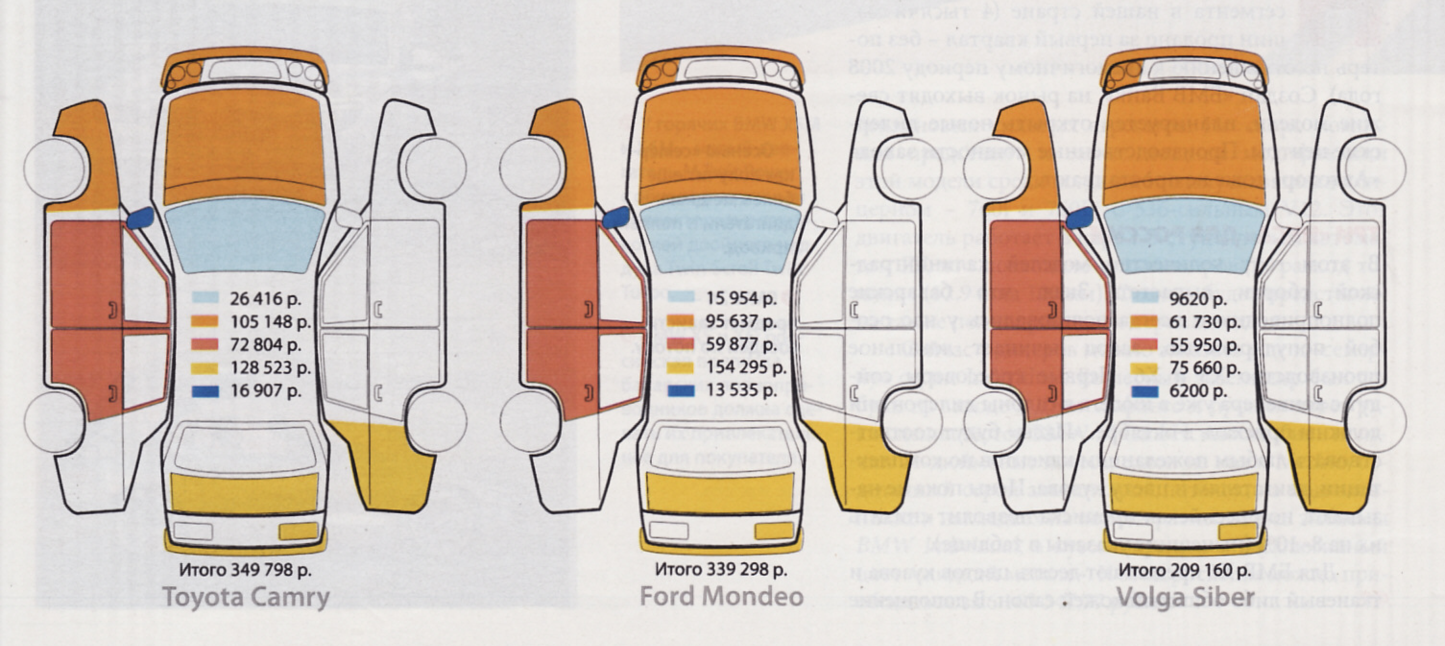
ремонта), зато все детали можно приобрести в день обращения. Приглашение в ремзону придет не позднее чем через две недели, исправное авто вернут через 18–20 дней.

Питерская «Тойота-Кэмри» комфортно расположилась в середине таблицы. Никаких крайностей: большую часть запчастей дилеры хранят на своих складах, недостающее подвезут через 3–5 рабочих дней. Счет за них (52% затрат) на фоне показателей предшественников выглядит довольно демократично. Очередь – от одной до трех недель, покинуть ремзону на сверкающем свежим лаком авто удастся через 15–18 дней.

Еще один уроженец северной столицы – «Форд-Мондео» – занял второе место от конца. И вполне заслуженно: требуемые кузовные детали легко приобрести за день. Умеренные цены съедают лишь 47% ремонтного бюджета. А вот нормочасы фордовских дилеров, увы, недешевы. Да и очереди на ремонт велики – ждать придется месяц-два. Восстановленную машину вернут через 17–20 дней.

Дешевле всего оказалось починить «Волгу-Сайбер» нижегородского разлива. Но дешево не означает быстро – детали придется заказывать и ждать не менее месяца. Прайс-лист удивляет контрастами: цены колеблются от смешных до фантастических. К счастью, нет очередей на ремонт. Дилеры не смогли точно определить его стоимость (очевидно, из-за отсутствия опыта) – в среднем получилось около 41% общих затрат. Исправить повреждения обещали за 18–20 дней.

Что же, итог вполне предсказуемый: «россияне» в ремонте куда дешевле «пришельца». Что особенно отрадно, плодами локализации могут воспользоваться также владельцы аналогичных авто, собранных в других частях света. Своя рубашка не только ближе, но и дешевле! ЗР





Царь горы

Стать первым трудно, но еще труднее оставаться на вершине. БМВ в России удалось и первое, и второе. Одна из причин успеха – широкий модельный ряд; в его новых составляющих разбирался Максим Гомянин.

Несмотря на турбулентность в экономике, БМВ остается лидером премиум-сегмента в нашей стране (4 тысячи машин продано за первый квартал – без потерь по отношению к аналогичному периоду 2008 года). Создан «БМВ Банк», на рынок выходят свежие модели, планируется открыть новые дилерские центры. Производственные мощности завода «Автотор» тоже не простаивают…

ТРИ «ИКСА» ДЛЯ РОССИИ

В этом году количество моделей калининградской сборки вырастет. Зная, что баварские полноприводники всегда пользовались у нас особой популярностью, завод начинает локальное производство X5 и X6. Первые кроссоверы сойдут с конвейера уже в июле, а в салоны дилеров они должны приехать в октябре. «Иксы» будут соответствовать любым пожеланиям клиентов по комплектации, двигателям и цвету кузова. Цены пока не называют, но российская прописка позволит снизить их на 8–10% (нынешние указаны в таблице).

Для БМВ-X6 предлагают десять цветов кузова и тканевый либо обшитый кожей салон. В дополнение к базовой комплектации можно заказать, например, адаптивные поворотные фары с регулируемым распределением света, навигационную систему, камеру заднего вида, обогрев руля и другое оборудование.

X5 порадует системой управления дальним светом, панорамным стеклянным люком и системой голосового управления. Список опций богат, дело только в желаниях покупателя и толщине его кошелька.

Если в нашей стране X6 пока новичок, то X5, появившийся в 1999 году, успел обзавестись поклонниками. Для них в честь юбилея модели компания выпустит 100 российских машин ограниченной серии «10 лет Special Edition».

МАГИЯ БУКВЫ

Основанное в мае 1972 года подразделение BMW Motorsport поначалу обслуживало команды, выступающие в кузовных гонках и ралли, а позже здесь взялись и за моторы для формулы 1. В 1984-м инженеры впервые установили на серийные машины гоночные двигатели. Так появились седан M5 и купе M635 CSi. Настоящий прорыв случился в 1986-м: первая «трешка» была принята публикой на ура – шильдик *M* на кузове стал синонимом скорости, мощи и успеха.

Теперь эта буква украсила и кроссоверы. X5M и X6M – первые полноприводники компании, вышедшие из ворот придворного тюнинг-ателье. Оба автомобиля получили 4,4-литровый мотор V8, выдающий 555 л.с., 6-ступенчатый автомат M Sport Automatic с возможностью ручного переключения передач, новый гидроусилитель рулевого управления и спортивную подвеску. Максимальная скорость «эмок» ограничена 250 км/ч, но для тех, кто закажет пакет опций M Driver's, предел отодвинут до 275 км/ч. Разбудить в кроссоверах звериное начало поможет волшебная клавиша *M Drive* на руле.



Осенью «семерка» получит еще более мощные двигатели и полный привод.

BMW Z4 – предмет зависти соседей по потоку.

В Россию автомобили будут привозить из Америки. Продажи начнутся осенью, после показа серийных версий во Франкфурте.

ВЫЗЫВАЮЩИЙ ЗАВИСТЬ

В мае начались продажи родстера БМВ-Z4 со складной крышей из жестких панелей. Дебютант Детройтского мотор-шоу предлагает покупателям множество опций, в числе которых, например, крепления для детских кресел ISOFIX, подсветка пространства для ног, радио BMW Professional и специально для меломанов – аудиосистема Hi-Fi Professional, способная усладить слух объемным звучанием любимых мелодий. Машина располагает довольно большим для такого класса багажником в 310 л. Базовую комплектацию можно заказать с тканевым салоном Panama, а более дорогие версии отделаны кожей Kansas.

В гамме двигателей три мотора – объемом 2,3, 3,0 и 3,5 л, работающих в паре с 6-ступенчатой механической коробкой.

Зависть – вот чувство, которого не избежать при взгляде на этот автомобиль. Ведь родстер помимо мощных двигателей предлагает высокий уровень комфорта. Чего стоят спортивные сиденья с электронной регулировкой и функцией памяти! В жаркую погоду на них можно сесть без риска ошпариться. Причина – обработанные по технологии SunReflective материалы, отражающие волны инфракрасной части спектра. Под палящим солнцем их температура может быть на 20 градусов ниже, чем у обычных обивок.

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ СЕМЕРКА

Флагман «баварцев» – БМВ 7-й серии, в линейке нет автомобиля дороже и престижнее. В России его предлагают с дизельным или одним из двух бензиновых силовых агрегатов. Но скоро компания представит и самые мощные модификации этой модели среди когда-либо выпускавшихся концерном – 760i и 760Li с 536-сильным V12. Этот двигатель работает в паре с 8-ступенчатым автоматом ZF, что позволило оптимизировать расход топлива (12,9 л на 100 км). Осенью будет представлена также полноприводная версия модели.

Сейчас у дилеров можно заказать еще и «семерку» серии Individual. Ее первый экземпляр был собран на заводе в Дингольфинге и прошел через руки специалистов BMW M GmbH. Автомобиль получил 21-дюймовые колеса, салон из кожи Merino, отделанный серой алькантарой потолок, на подголовниках и накладках на пороги разместились эмблемы *BMW Individual*, а кузов окрашен в эксклюзивный цвет «жидкий металл». К этой роскоши можно приобщиться за 6 163 347,77 рубля. **ЗР**

ОРИЕНТИРОВОЧНЫЕ ЦЕНЫ И КОМПЛЕКТАЦИИ НЕКОТОРЫХ МОДЕЛЕЙ, ПРОДАВАЕМЫХ В РОССИИ

	Базовая комплектация	Цена, руб.
BMW X5	цифровая система управления двигателем DME, система динамического контроля устойчивости DSC, система ограничения скорости спуска HDC, DBC, электрорегулировка сидений, мультифункциональное рулевое колесо, обтянутое кожей, 6,5-дюймовый цветной дисплей, дверные ручки в цвет кузова, сдвижной передний подлокотник, автоматический климат-контроль, 18-дюймовые колеса	3 147 100–4 011 100
BMW X6	борткомпьютер, кнопка пуска двигателя *Start/Stop*, ЦЗ с электронной блокировкой двигателя, бортовая диагностика неисправностей, система полного привода xDrive, DSC, HDC, DBC, подсветка для ног, система iDrive, контроль аварийного сближения при парковке, биксеноновые фары, пакет курильщика, 19-дюймовые колеса с шинами «Ранфлэт»	3 381 800–4 243 800
BMW X5M BMW X6M	система управления подвеской Adaptive Drive с электронной регулировкой жесткости амортизаторов EDC, шесть подушек безопасности, биксеноновые фары, система контроля дистанции при парковке, обтянутое кожей рулевое колесо, сиденья в М-стиле с электрорегулировкой и функцией памяти, обогрев передних сидений, обтянутая кожей передняя панель BMW Individual, 20-дюймовые колеса с шинами «Ранфлэт»	н.д.
BMW Z4	ABS, DSC, крепления для детских кресел ISOFIX, радио BMW Business CD, фронтальные и боковые подушки безопасности водителя и переднего пассажира, 17-дюймовые колеса с шинами «Ранфлэт», биксеноновые фары, кондиционер, обтянутое кожей рулевое колесо, система iDrive.	1 936 300–2 580 800



У горячих BMW X5M и X6M – новый двигатель M TwinPower с общим выпускным коллектором и технологией двойного наддува Twin Scroll Twin Turbo.



BMW X5 и X6: российская прописка баварских полноприводников должна сделать их привлекательнее для покупателя.

ВЫТЯНЕМ КРЕДИТАМИ

Радость взаймы

Покупка автомобиля – всегда праздник. Один из способов приблизить его – взять кредит. В нынешней ситуации государство взялось помогать покупателям, одновременно навстречу клиентам двинулись производители. Чей кредит лучше? Изучить этот вопрос взялся Максим Гомянин.

Зачем автомобильным фирмам конкурировать с государством в деле кредитования граждан? Очень просто: чтобы продать побольше машин и на большую сумму. Ведь не секрет, что под госкредит попадает очень немного моделей (ЗР, 2009, № 6).

Весной собственные программы кредитования запустили «Ниссан», КИА, «Фольксваген», АВТОВАЗ и другие автопроизводители, а еще раньше – «Тойота», «Форд» и «Рено». Часть процентной ставки по автокредиту производители компенсируют банкам из собственных средств. Покупатель, по сути, получает скидку на автомобиль. При этом во многих кредитных договорах указывается полная ставка банка без учета скидки, но это не должно вводить в заблуждение (см. табл.).

Обзвонив столичных дилеров, мы поняли, что с помощью госкредита сможем без проблем купить, например, «Ладу-Приора» или «Рено-Логан». Максимальной суммы займа в 345 000 руб. для этого вполне хватает. А вот приобрести с государственной помощью тот же «Логан» в топовой комплектации, увы, нельзя. Так что желающим иметь авто побогаче (с кондиционером, усилителем руля, системами безопасности, электропакетом и другим оборудованием) брать взаймы лучше в другом месте, то есть у тех же производителей.

ХОЖДЕНИЕ ПО ДИЛЕРАМ

Сначала нам приглянулась «Лада-Приора» в комплектации «Люкс» – она вполне отвечает современным требованиям. Такую можно приобрести по программе «Лада Финанс», которая реализуется АВТОВАЗом совместно с «Русфинанс Банком», Газпромбанком, банками «Уралсиб» и ВТБ-24. В кредитном договоре ставки указываются без учета субсидии на уровне 20–21%. А за счет скидки на автомобиль, которую предоставляет завод, они снижаются до 6,9–9,9%. В стоимость кредита можно включить каско, а в «Русфинанс Банке» – еще и страхование жизни.

У первого же официального дилера мы нашли то, что искали: «Приора» за 348 500 руб. ждала своего покупателя. Менеджер сразу предупредил, что



Программа «Рено Кредит» распространяется и на новейшее купе «Рено-Лагуна».

Вседорожник «УАЗ-Патриот» можно приобрести по программе «Соллерс-Кредит». Предложение пока бессрочное.



для получения полиса каско (без него кредит не оформят) необходимо установить механический блокиратор и сигнализацию, так что в итоге покупка обойдется дороже. Что же, сюрприз ожидаемый, но каков все-таки размер скидки? Ответ оказался весьма приблизительным, поскольку тамошний компьютер не сумел переварить эту задачу. Оказывается, «персонал еще не имеет всей необходимой информации по новой кредитной программе» и ждет представителя банка для проведения тренинга. Обещали позвонить на следующий день, но так и не позвонили.

Ничего не оставалось, как направиться к другому официалу. Но там вообще не слышали о программе «Лада Финанс»! В третьем салоне тоже ничего путного не сказали, зато посоветовали присмотреться к «Рено-Логан» в комплектации Prestige (370 500 руб.) – дилер оказался многобрендовым. Для «француза» предложили программу «Рено Кредит», причем вариант с нулевой ставкой. Для этого нужно заключить договор на год и внести дилеру 50% (185 250 руб.) стоимости машины, а также заплатить комиссию банку (6000 руб.) и застраховать авто. Выплачивая ежемесячно по 15 438 руб., вы сможете кататься на автомобиле с борткомпьютером, центральным замком, кондиционером и другим оборудованием. Из документов нужны только паспорт и права, а вот если брать кредит на два года, потребуется еще справка о доходах и заверенная копия трудовой книжки. Размер зарплаты тоже имеет значение – от 37 000 рублей.

А если взять авто еще дороже? Эта мысль привела нас к дилеру ФИАТа. Воспользовавшись программой «Соллерс-Кредит», хотели приобрести «Албеа» за 429 500 руб., но оказалось, что эта программа охватывает только грузовой торговый ряд производителя. Осуществить мечту посоветовали с помощью обычного кредита, предоставляемого ВТБ-24. После оформления договора можно уехать на хорошо оснащенной легковушке с борткомпьютером, иммобилайзером и ABS с EBD.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Запуск собственных программ кредитования автопроизводителями:

- **37%** *повысит продажи машин*
- **36%** *не изменит ситуацию*
- **27%** *остановит падение рынка*

НИТЬ АРИАДНЫ

Запуск собственных программ кредитования говорит о том, что производители больше не рассчитывают на поддержку государства. Даже если все 11 800 заявок на госкредит (данные Минпромторга) будут удовлетворены, оптимизма это не прибавит. Ведь даже на падающем рынке машин продается гораздо больше (в апреле – 135 700 штук).

Большинство действующих программ краткосрочные, но дилеры говорят, что «в зависимости от ситуации» они могут быть продлены. На автомобили 2008 года салоны предлагали большие скидки, но машины 2009-го так продавать уже не получится. Поэтому субсидированные кредиты – реальный способ хоть как-то поддержать продажи, а то и повысить их. Например, КИА, запустившая совместно с Газпромбанком программу «КИА Банк», планирует рост до 20%.

Банки от этих программ тоже не внакладе, но, боясь потерять деньги, усиливают контроль за выдаваемыми займами, из-за чего отказов в предоставлении кредита стало больше. Теперь более тщательно оценивается платежеспособность клиента, достоверность сообщаемых банку сведений. Сузился и возрастной диапазон: если раньше он был от 18 до 60 лет, то теперь – от 25 до 50 (в среднем).

Кредитные программы автопроизводителей – хорошая возможность получить скидку на машину и рассрочку платежа. В отличие от госпрограммы, они не ограничивают в выборе комплектации, к тому же ставки по кредитам постепенно снижаются, и это еще один плюс. **ЗР**

Запуск автопроизводителями собственных кредитных программ – попытка оживить рынок, не рассчитывая на помощь государства.

РАСЧЕТ ПО КРЕДИТАМ НА ПОКУПКУ НЕКОТОРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Условия	Госкредит	«Лада Финанс»	«Рено Кредит»	Автокредит ВТБ-24	«Форд в кредит»
Автомобиль	«Лада-Калина»	«Лада-Приора»	«Рено-Логан»	«ФИАТ-Албеа»	«Форд-Фокус»
Цена, руб.	254 300	348 500	370 500	429 500	$17 089
Первоначальный взнос, %	30 (76 290 руб.)	30 (104 550 руб.)	30 (111 150 руб.)	30 (129 500 руб.)	40 ($6836)
Банк	Сбербанк	«Уралсиб»	«ЮниКредит Банк»	ВТБ-24	все банки программы
Сумма кредита, руб.	178 010	243 950	244 538	300 000	$10 253
Годовая ставка, %	7,0	10,9 (в договоре – 20)	15,9 (в договоре – 22)	18	9,9
Срок кредита, мес.	24	24	24	24	24
Комиссия банку, руб.	6000	5000	6000	0	$200
Ежемесячный платеж, руб.	8442	11 800,94	12 687	14 979,75	$472,67
Переплата по кредиту, руб.	12 800	39 272,56	59 950	59 513,91	$1090
Полис каско на год, руб.	22 543	34 114	41 348	26 000	$1333

КРЕДИТНЫЕ ПРОГРАММЫ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Программа	Модель	Банк	Валюта кредита	Ставка, %	Первоначальный взнос, %
Госкредит	модели «Лады», «Рено-Логан», «Форд-Фокус», «УАЗ-Хантер»	Сбербанк	рубль	7,0 – на 1 или 2 года	30
		ВТБ-24, Россельхозбанк		12,0 – на 1 или 2 года	
«Лада Финанс»	все модели «Лады»	«Русфинанс Банк»	рубль	9,9 (в договоре – 20) 12,9 (в договоре – 21)	50 30
		«Уралсиб»		6,9 (в договоре – 19) 10,9 (в договоре – 20)	50 30
«Рено Кредит»	все модели «Рено»	«ЮниКредит Банк»	рубль	0 – до года от 0 до 12,9 – до 2 лет от 9,9 до 15,9 – до 3 лет от 15,9 до 17,9 – до 5 лет	50 40 30 20
«Соллерс-Кредит»	все модели УАЗ	Сбербанк, ВТБ-24, «Русфинанс Банк»	рубль	0 – на год 13,8 – на 5 лет	60 30
	все модели «СанЙонг»			0 – на год 13,4 – на 5 лет	50 30
«Форд в кредит»	все модели «Форда»	Газпромбанк, «Райффайзенбанк», «Русфинанс Банк», «ЮниКредит Банк», «Уралсиб»	доллар	2,9 – на год 9,9 – от года до 3 лет	40



Контрольный пакет

Не так давно в парке ЗР появился новичок – «Фольксваген-Тигуан» российской сборки. Что означают последние слова, узнавал Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов.

Завод «Фольксваген» в Калуге открыли совсем недавно – 29 ноября 2007 года, а с лета 2008-го в производственной программе появился компактный кроссовер с экзотическим именем «Тигуан». Получив модель в свое распоряжение, мы, естественно, захотели приобщиться к таинству его появления на свет, благо приглашение не заставило себя ждать.





ЛОГИСТИКА

Пока производство работает в режиме SKD – так называют крупноузловую сборку. Комплектующие – кузов в сборе, силовой агрегат, трансмиссию и кое-что по мелочи – изготавливают в германском городе Вольфсбурге, столице «Фольксвагена». В Россию их везут железной дорогой в таких вот огромных контейнерах.

Несмотря на тщательно спроектированную упаковку, гарантирующую сохранность содержимого, кузов придирчиво осматривают в поисках внешних повреждений, а все прочее – на соответствие сопроводительной документации. Интересно, что и VIN (российский!), и номер двигателя уже нанесены при изготовлении, так что новая или дублирующая маркировка не требуется.

СБОРОЧНОЕ ПРОИЗВОДСТВО



Под термином «перепаковка» подразумевают демонтаж кузова с деревянной палеты и установку его на транспортную тележку. Одновременно освобождают ящик с агрегатами. Тут же проводят собственный входной контроль.

Крепеж и пластмассу раскладывают в специальные лотки, а элементы шасси и двигатель в сборе с коробкой передач размещают на монтажной платформе, снабженной базирующими штифтами. Выстроив таким образом проекцию ходовой, детали соединяют друг с другом. Здесь и далее все проведенные операции заносят в журнал, качество «жизненно важных соединений» (ЖВС) исполнитель удостоверяет личным клеймом.

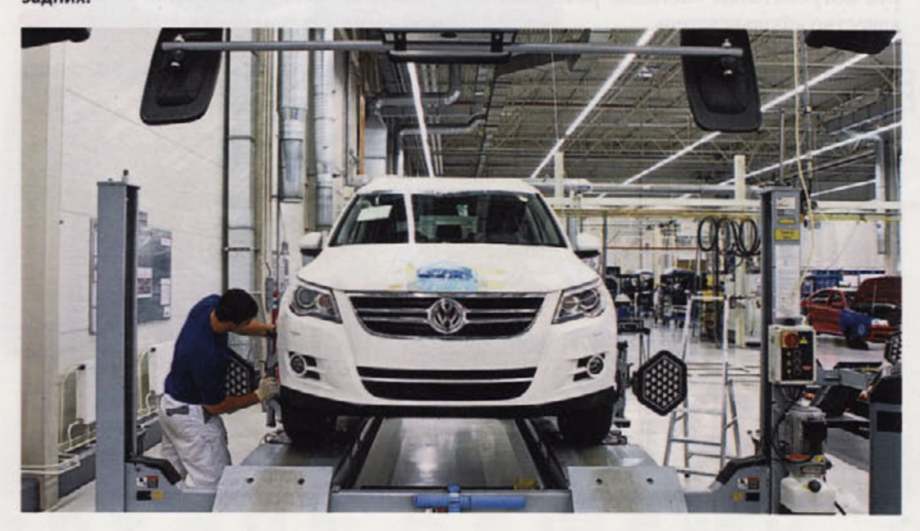




Самый, пожалуй, волнующий момент в жизни каждого авто – так называемая «свадьба», то есть соединение кузова и шасси. В данном случае кузов подвешен на подъемнике, а платформу с его «половиной» устанавливают на вмонтированные в пол домкраты. Такая схема позволяет располагать «брачующихся» на удобной для сборщика высоте – ни нагибаться, ни тянуться ему не приходится.

После подключения всех коммуникаций заливают технические жидкости (масло в агрегатах и тормозная жидкость заправлены еще на головном заводе), заправляют кондиционер и топливный бак. Затем проверяют (предварительно) работу электрического и электронного оборудования и регулируют углы установки колес – схождение передних и сход-развал задних.

Последняя операция на сборке – проверка авто на роликовом стенде. Помимо тяговых и тормозных параметров, контролируют массу иных показателей, включая (в очередной раз!) состояние электроники и соответствие заявленной комплектации. Опись имущества при этом не делают – сканер, имеющий связь с базовым сервером, действует самостоятельно. На прощание сборщики еще раз осматривают плод своего труда и заполняют контрольную карту.





СЛУЖБА КАЧЕСТВА

Первый пост службы качества находится под открытым небом – на классическом испытательном треке. Каждый подопытный «Тигуан» пробегает здесь три стометровки: гладкий асфальт, дорогу с мелкими искусственными неровностями (вариация на тему бельгийской мостовой) и полосу препятствий: солидных размеров выступы вдоль колеи, расположенные вдобавок в противофазе. Цель – отловить подозрительный шум и стук. Есть тут и кусочек очень скользкого базальтового покрытия для тестирования ABS.



На пути домой, в цех, автомобиль ждет холодный душ (официальное название – «водный тест»). Вооруженный электрическим щупом специалист пытается (по сей день безуспешно) обнаружить следы протечек в местах, указанных технологической картой. Освежившись, «Тигуан» попадает на самый освещенный участок – в световой тоннель.



Здесь, в скрытом от посторонних глаз замкнутом объеме, служба качества опять принимается за свое. Проверяют и перепроверяют все: состояние лакокрасочного покрытия, кузовные зазоры, электронику и электрику, VIN и все прочие номера... Отрегулировав напоследок фары, машину передают в отдел сбыта – очередной российский «Тигуан» официально выходит в свет.



НОВИЧОК ИЗ КАЛУГИ

Выбирая машину для редакционных испытаний, из трех возможных модификаций мы предпочли полноприводную Track&Field с двухлитровым 140-сильным дизельным двигателем и автоматической коробкой передач. Во-первых, версия показалась наиболее универсальной – для единения с природой большой угол въезда куда предпочтительнее спортивного обвеса. Во-вторых, прельстила возможность лишний раз протестировать все еще редкий в наших краях силовой агрегат. В мае 2009 года за такую машину просили 1 269 180 рублей.

Чем же наш «Тигуан» отличается от заграничного брата? По аналогии с миром животных (судя по названию, он и есть экзотическое животное) – уровнем биологического отбора. Ведь однажды собранную и проверенную «там» машину у нас, по сути, переэкзаменовывают, придирчиво и не раз. Возможно, сейчас контроль несколько избыточен, по крайней мере на первый взгляд, но ведь завод строится, чтобы в перспективе делать машины с нуля. Вот тогда-то весь наработанный опыт пригодится в полном объеме, гарантируя потребителям «истинно российское качество «Фольксваген».

Приключения же нашего авто только начинаются – впереди путешествие в Питер и обратно на одном баке и, пожалуй, главное событие, которого удостаивается не каждый автомобиль, проходящий тесты в редакции, – марафон «60 часов «За рулем». ЗР



Герой вчерашних дней

Максим Приходько. Фото: Георгий Садков.



ВАЗ-21053

Изготовитель ... АВТОВАЗ	В эксплуатации «За рулем» ... с июня 2007	Предыдущие публикации в журнале
Год выпуска ... 2007	Пробег на момент отчета ... 40 тыс. км	... 2008, № 1

Прежде чем начать собственно отчет, позволю себе пару строк о «классике» с позиции дня сегодняшнего. Отсутствие каких бы то ни было карманов и емкостей под мелочовку доставляет массу неудобств. Решается проблема, как всегда, за счет владельца – бокс на центральный тоннель, полку в багажник и накладные карманы на двери приходится приобретать самостоятельно. На все перечисленное потратил 360 рублей.

Прикосновение к заводскому набалдашнику рычага коробки передач напоминает рукопожатие с марсианином, так как ладонь сразу захватывает и пластик, и металл – бр-р! Но это глубоко личное мнение.

«Музыку» под штатное место нужно выбирать с поправкой на ручку коробки. Лучше, если управление вашим радио скомпоновано в левой части, тогда сможете спокойно манипулировать клавишами.

Штатные зеркала заднего вида величиной с детскую ладошку безжалостно заменил другими, человеческого размера. Внутрисалонное, без фиксации «день/ночь» (на «копейке» была!), оставил, как есть, – при ослеплении просто поворачиваю его в потолок. Отсутствие давно обещанного усилителя руля заменяет мне утреннюю зарядку. Но главное, что за 28 лет жизни на конвейере машина не обрела самой главной опции – полноценного режима рециркуля-

ции воздуха! С началом летних московских пробок мое лицо дважды в день стабильно приобретает землистый оттенок. Я всерьез прицениваюсь к респиратору, он нужен как воздух в буквальном смысле слова. Не дай бог застрять на МКАД рядом с КамАЗом!

Если основные узлы и агрегаты работают без нареканий, то пластмассовая фурнитура – больное место. За два года эксплуатации трижды (!) заменял пластиковые решетки вентиляции на задних стойках (20 рублей за пару, но поди найди!). Из четырех кнопок фиксации замков дверей одна лопнула почти сразу, две другие раскрошились в течение года. На всякий случай купил в запас аж десяток, благо они по 3 рубля (такие траты я даже и не учитывал).

Регулярные осмотры в нашем техцентре показывают, что бортовые системы в норме – кстати, их раз-два и обчелся. На 34-й тысяче потребовалось отрегулировать сцепление, заодно подтянул хомуты на патрубках системы охлаждения.

Неприятно удивили пятна ржавчины по кузову. Сразу вспомнил китайский «Чери-Амулет», который зацвел после первой зимы. Эксплуатация автомобиля с поправкой на экономические реалии сегодняшнего дня напомнила еще одну особенность «жигулевской» классики: беззащитность бензобака. Одной темной летней ночью 2008 года какие-то супостаты слили весь бензин. Весной 2009-го история повторилась. В третий раз автомобиль подвергся атаке уже со стороны грызунов, которые объели изоляцию провода левой фары.

В плане аппетита машина не преподнесла сюрпризов, расходуя не более 9 л на 100 км в смешанном цикле. Кстати, с тех пор, как я практически постоянно за рулем этого авто, мой стиль езды кардинально изменился. Никаких резких перестроений, все плавно и размеренно; а если дело доходит до разворота, то его я выполняю с запасом: радиус зело велик!

«Пятерка» при своих 40 тысячах – пожалуй, самый малозатратный автомеханизм, состоящий на балансе редакции (спасибо дешевым ТО). Посмотрим, что будет дальше, а пока, суммируя впечатления, могу сказать, что качество вазовской «классики» заметно возросло (вспоминаю «Жигули» 5–10-летней давности). А что до общей древности конструкции... В конце концов, найдите другой пятиместный автомобиль за такие деньги! ЗР



Все кнопки-фиксаторы ломались по внутренней резьбе.



Деталь копеечная, а найдешь не в каждом магазине.



Рыжие пятна коррозии на двухлетнем авто – отвратительно.

РАСХОДЫ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ, ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ВАЗ-21053 (0–40 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Автомобиль, цена 2007 года	138 199
Дополнительное оборудование	**5724**
Зеркала	1420
Аудиосистема	2750
Сигнализация	1194
Дверные карманы	360
Расходы на содержание	**101 882**
ТО-10 000*	6000
ТО-20 000*	6710
ТО-30 000*	8775
ТО-40 000*	7060
Зимние шины «Мишлен X-Ice North»	9833
Бензин А92 (средний расход – 9 л/100 км)	63 504
Стоимость 1 км пробега*	2,55

Без учета цены автомобиля и дополнительного оборудования.

Бортжурнал. Первый номер

Антон Чуйкин





Skoda Octavia 1,6 FSI

Изготовитель ....«Фольксваген Рус», Калуга	Пробег на момент отчета ....35 000 км
Год выпуска..2008	Предыдущие публикации в журнале
В эксплуатации «За рулем» ....с марта 2008	..............................ЗР, 2008, № 3, 4, 7, 9; 2009, № 4

В год, который прошел с момента отчета о редакционной жизни российской «Октавии» № 1, уместилось многое: участие и победа в марафоне «60 часов «За рулем», поездка в отпуск в сопредельное государство, ежедневные рейсы по городу и вне его, марш-бросок на север, в холода… Все это время потихоньку пополнялся бортовой журнал; часть наблюдений вошла в опубликованные материалы, остальные строки дневника первой «калужанки» представляю вашему вниманию.

2500 км. Завершив обкатку, в канун 60-часового марафона записываюсь на внеочередное ТО, чтобы перед стартом быть уверенным: все в порядке. Высокая стоимость обслуживания объясняется, в числе прочего, большим количеством деталей в запас: тут и лампы по кругу (2065 руб.), и колесные болты (1932 руб.), и масло (моторное – 1932 руб. за 4,7 л, трансмиссионное – 411 руб. за литр); свечи (1230 руб.), полтора литра антифриза (368 руб.), ремень генератора (1616 руб.). Кстати, цены в счетах иногда указывают без НДС, а это еще 18%. И хотя во время гонки по скоростному кольцу запчасти не пригодились, деньги не пропали зря: на следующее ТО «Октавия» явилась со своими материалами.

2708–12 592 км. Испытания «60 часов ЗР» машина выдержала без замечаний к надежности, разве что на некоторое время погасла лампа левого габарита. Почти 10 тыс. км (из них около 130 км по булыжнику) пройдены со средней скоростью под 170 км/ч и расходом топлива 17,4 л/100 км.

Скол на стекле и поврежденные пластиковые щиты под днищем лучше всяких дипломов скажут: был, участвовал, победил.

13 850 км. Немного в опережение графика отправляю «Шкоду» на 15-тысячное обслуживание: в отпуск хочется! Ту самую габаритную лампу на станции заменили (427 руб., из них 390 руб. за работу), в остальном никаких замечаний, после «60 часов» все работает штатно.

14 456–18 023 км. Отпуск с семьей в Финляндии. Упоминаю об этом вовсе не из хвастовства, а чтобы привести интересные цифры.

За две недели мы проехали более 3500 км со средней скоростью 61 км/ч и расходом 6,2 л/100 км. Причем на обратном тысячекилометровом пути из Миккеле в Москву с экипажем из двух взрослых и двух малышей и полным багажником я зафиксировал смешные 5,7 л/100 км. Похвалю «Октавию»-грузовик: влезло все – от детской коляски до надувного бассейна, и даже осталось место. Имеющие опыт подобных поездок меня поймут.

Странное дело: хотя российский бензин, судя по всем нашим экспертизам, неплох, время от времени отчетливо слышалась детонация, а стоило заправиться финским топливом – она начисто пропала, как ни переключайся.

20 094 км. Во время стоянки развлекал себя чтением толстенькой инструкции к «Шкоде». Толковая книжка: например, для экономии топлива советует как можно раньше переключаться вверх, проезжая на первой передаче длину автомобиля. Наглядный совет! Дополню: разгон при этом желателен энергичный, иначе потом, на второй, услышите те самые детонационные стуки.

Здорово придумано, что дворники при остановке автомобиля самостоятельно переходят из постоянного режима в прерывистый; что при регулировке левого зеркала симметрично ездит и правое: настроить пару так быстрее; наконец, на автоматической мойке дворники сами встают в вертикальное положение, не сопротивляясь мочалкам. Жду, что еще откроет мне автомобиль в стиле собственного рекламного слогана: simply clever, просто гениально.

22 460 км. Осенью стало явно не хватать бачка стеклоомывающей жидкости. Вот бы иметь литров двадцать! Или хотя бы индикатор ее уровня, который в моей комплектации «Амбиент» не предусмотрен.

25 500 км. Очередное ТО вновь пришлось сдвигать, чтобы успеть до запланированной поездки на Север. Смена всех фильтров, масла, свечей… И диагностика ходовой, в которой с наступлением холодов на выбоинах и неровностях, если проходить на небольшой скорости, стали прослушиваться стуки-бряки. Но нет, СТО констатировала норму – и машина (увы, без меня) отправилась навстречу немосковским морозам, где успешно завелась при –33ºС (см. апрельский номер ЗР).

31 956 км. Зима позади. Можно выкинуть из дверного кармана грязную перчатку, которой я открывал багажник. На время забыть, что, уходя, должен выключать обогрев сидений и зеркал, а для заднего стекла это сделает автоматика (к тому же у него-то как раз есть индикация). Скоро дороги очистятся и широченный порог перестанет марать брюки (ну никак не привыкну тянуть ногу как можно дальше!). А на смену отопителю (отличный, не могу пожаловаться) придет кондиционер, которому тоже предстоит температурный тест – со знаком плюс.

34 870 км. Ну наконец что-то похожее на неисправность: не работает сигнализатор ремня безопасности (лампа и звуковой сигнал). Решил дождаться очередного ТО, благо привычка пристегиваться у меня еще с первого автомобиля.

Хотя, конечно, неполадка, пусть даже такая мелкая, создает дискомфорт. Равно как и погромыхивания в ходовой (см. выше). Они стали тише с приходом тепла, но все-таки подвеска потеряла былую плотность (грешу на левую переднюю стойку) и рано или поздно потребует внимания.

35 000 км. Круглый пробег означает, что подошло время писать плановый отчет об эксплуатации. Тем более что предыдущий тоже был в июле. Так и начну: в год, который прошел с момента отчета о редакционной жизни российской «Октавии» № 1, уместилось многое…

ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ SKODA OCTAVIA (0–35 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–20 000 км)	**41 440**
Из них на бензин	3840
Расходы на содержание (2000–35 000 км)	**113 497**
Подготовка к марафону «60 часов ЗР» (ТО-2500)	15 233
ТО-15 000	3565
ТО-30 000	11 853
Ремонт колеса (жгут)	250
Бензин А95 (средний расход – 10,3 л/100 км**)	82 596
Общие расходы (0–35 000 км)	154 937
Стоимость 1 км пробега*	4,43

**Без учета цены автомобиля и дополнительного оборудования.*
***Включая «60 часов ЗР». Расход в штатных режимах – 7,7 л/100 км.*

60 ЧАСОВ И ОДИН ГОД

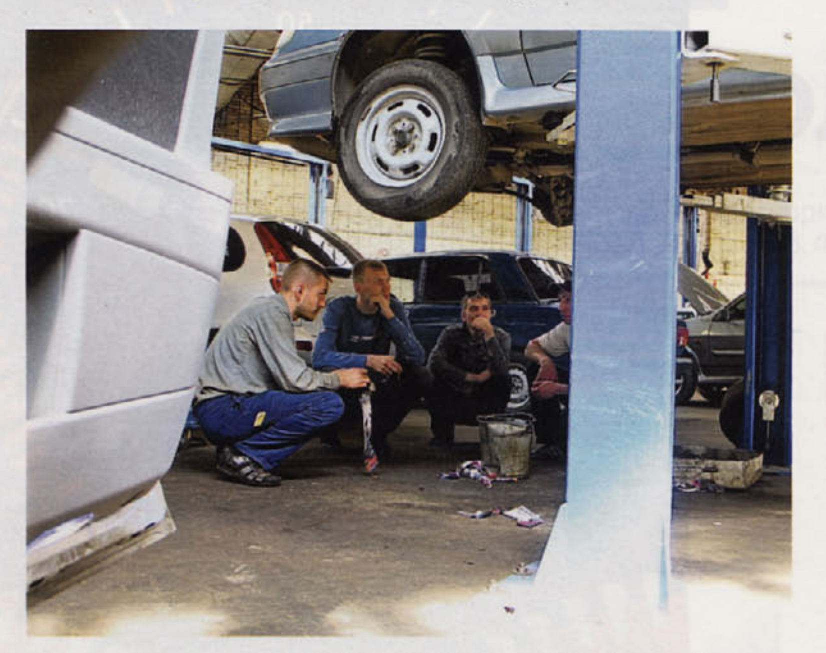
Марафон – это лишь эпизод, хотя и самый значимый, в жизни редакционных машин. Очень важно посмотреть, как они потом ведут себя в обычной жизни – тогда (скажем, через год) оценки, сделанные в ходе 60-часового теста, будут дополнены или откорректированы. Три участника прошлогоднего марафона – «Шкода-Октавия», «Волга-Сайбер» и «Лада-Калина универсал» – успешно работают в редакции. Все три года назад победили, то есть не набрали штрафных очков. Как их расставить на подиуме теперь? Предлагаем решить это вам. Отчеты о жизни машин опубликованы в ЗР, 2009, № 2, 3, 4 и на сайте www.zr.ru.

О включении обогрева заднего стекла напомнит индикация на мониторе аудиосистемы и лампа в кнопке. К тому же через 10 минут он сам выключится. Подогрев сидений и зеркал такой функции лишен – контролируйте по положению выключателей и… как бы это сказать… тактильно.



Справа от значка тормозов сейчас должен тревожно светиться красным пристегнутый человечек. Предохранители все целехоньки. По всей видимости, дело в концевике замка.

Кто-то слишком близко и слишком быстро проезжал мимо припаркованной «Октавии», в результате чего стало разбитое зеркало. Хорошо, была страховка: восстановление обошлось в 8800 руб.!



Увы, это не производственное совещание, а один из способов провести рабочее время в кругу друзей.

без проблем миновать негодующий хвост. Впрочем, единственный (!) в смене диагност трудится без перекуров, стараясь удовлетворить и тех и других. Суета даром не проходит – наша «мелочовка» осталась незамеченной. Ничем закончился и осмотр ходовой, который с целью ускорения процесса провел сам инженер-консультант. Много ли наработаешь в белой рубашке!

«АВТОЦЕНТР-ТОЛЬЯТТИ-ВАЗ»

Время пребывания в сервисе .... **4 часа**
Стоимость работ .... **140 рублей**



Попав в одну клетку с мастером, клиент нередко становится заложником ситуации, униженным и бесправным.

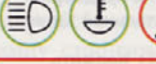
БЕГ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

Техцентр компании «Восток-Лада» на Заставной улице мы обнаружили совершенно случайно. Беда в том, что от проезжей части его отделяет другой автосервис, щедро увешанный популярными в городе эмблемами ВАЗа. Увести клиента здесь большим грехом не считают, а потому приняли нас хоть и по чужой записи, но с удовольствием. Однако трудились сервисмены удачи без огонька (но, сдается нам, под хмельком) и утруждать себя поисками неисправностей не стали. Без сожаления покинув незачетную точку, мы с упоением предались, наконец, в руки официалов «Востока», где получили достойную компенсацию за все пережитое: здесь нашли (и бесплатно устранили!) четыре из шести неисправностей, пропустив моторчик омывателя и недостаточное давление в колесе.



«ВОСТОК-ЛАДА»

Время пребывания в сервисе .... **2 часа**
Стоимость работ .... **665 рублей**







ВИЗУАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ

Центр «АМ Компани» хотя и стоит за чертой города, на Обводном шоссе, но отыскать его куда проще – нужно лишь следить за нумерацией домов и не сбиться со счета. Внутри – кофе, мягкие диваны и огромные окна, выходящие в ремзону. Через них мы впервые за время рейда увидели действующие (!) диагностические стенды – тормозной и для проверки амортизаторов. Знающие себе цену специалисты работали не спеша, без суеты, что не помешало им уложиться в обещанные два часа. Итог порадовал: в список рекомендаций не попало лишь подспущенное колесо. Удивительно, но в столь хорошо оснащенном сервисе, судя по всему, не оказалось централизованной установки для розлива эксплуатационных жидкостей – мы с удивлением обнаружили в багажнике банки с неиспользованными остатками.

«АМ КОМПАНИ»

Время пребывания в сервисе .... **2 часа**
Стоимость работ .... **1100 рублей**
(в т. ч. материалы – 240 рублей)







ЗАКОН ГОСТЕПРИИМСТВА

«Центральная СТО», расположенная на бульваре 50 лет Октября, живет патриархальным укладом: машин немного, а клиенты, похоже, исключительно свои. На наше появление, по крайней мере, мастер-приемщик никак не отреагировал и дружеской беседы с коллегой за чашкой кофе не прервал. Нам же велел ждать у стойки – всяк сверчок знай свой шесток! Столь безразличного (если не сказать больше) отношения к клиенту мы, признаемся, еще не встречали. Видимо, музыку здесь заказывает вовсе не тот, кто платит. Результат диагностики предположение лишь подтвердил: «Приору» здесь сочли абсолютно исправной.

Картина, хорошо знакомая нашим читателям: «исправный» автомобиль покидает очередной сервис.

«ЦЕНТРАЛЬНАЯ СТО»

Время пребывания в сервисе .... 1,5 часа
Стоимость работ .... 193 рублей



ОКОПНАЯ ПРАВДА

Маловато! Маловато у АВТОВАЗа надежных сервисов, способных выпустить на дорогу исправный, а значит, и безопасный автомобиль. А ведь антикризисные эксперты предупреждают: значение послепродажного обслуживания машин нынче резко растет, в том числе и в финансовом выражении. Может, хотя бы кризис заставит производителя повнимательнее взглянуть на проблему? А то можно и опоздать... И не говорите, что мы вас не предупреждали! Так что ждем – для начала хотя бы откликов и комментариев. **ЗР**

Пока горе-диагносты будут выходить сухими из воды, неисправных машин на дорогах не убавится.





Инстинкт самосохранения

Марка «Вольво» традиционно ассоциируется с безопасностью. Однако требования в этой области имеют национальные особенности. Чем отличаются машины для разных регионов, узнавал Павел Леонов. Фото: Георгий Садков.

«Сороковка» второго поколения дебютировала на Франкфуртском автосалоне 2003 года с кузовом седан (индекс S40), а на декабрьском моторшоу в Болонье представили универсал (V50). На той же платформе построены «Форд-Фокус» и «Мазда-3». Российские продажи стартовали весной 2004 года. Осенью 2005-го был показан кабриолет (обозначение C70). По сравнению с машинами первого поколения у выпускаемых ныне S40 колесная база выросла на 78 мм, колея – на 60 (в среднем), ширина – на 54, а высота – на 44 мм.

Весной 2007 года появилась рестайлинговая версия. Обновленные машины внешне легко опознать по измененным бамперам, решетке радиатора, патрубкам выхлопной системы и головной оптике. Внутри новаций куда меньше, неискушенным взглядом их трудно заметить. В основном пересмотрены материалы отделки, список же стандартного оборудования и опций остался неизменным.

Все автомобили собирают в бельгийском городе Гент. Основным рынком сбыта седанов производитель называет США, универсалы же больше по нраву Европе.

ОСНОВНОЙ УПОР

Итак, главная составляющая имиджа «Вольво» – безопасность. В S40 ее обеспечивают последние достижения техники: антиблокировочная тормозная система (ABS) с функцией помощи при экстренном торможении (EBA), система динамической стабилизации и контроля тяги (DSTC), поворотные биксеноновые фары (ABL).

Особенно интересна интеллектуальная система информирования водителя (IDIS), которая контролирует положение педалей, движения руля, работу поворотников и других устройств, прерывая в активной фазе вождения (момент обгона, перестроения и т. п.) поступление второстепенной информации от бортовых систем. К примеру, блокирует входящие звонки на встроенный телефон.

За пассивную безопасность отвечают системы защиты от бокового удара (SIPS) и плетевых травм (WHIPS); легкий и прочный каркас кузова, изготовленный из стали четырех сортов; крепления детских кресел ISOFIX и целая гамма подушек, включая фронтальные (с двухступенчатым раскрытием) и боковые для водителя и переднего пассажира, а также надувные шторки (IC) для седоков первого и второго рядов. Большинство устройств входит в базовое оснащение автомобиля.

МИМО ДИЗЕЛЯ

Список силовых агрегатов модели S40 весьма обширен и способен удовлетворить даже самого искушенного покупателя.

Правда, в Россию официально поставляют автомобили лишь с бензиновыми моторами. К их числу относятся атмосферные 4-цилиндровые 1,6 л (100 л.с.), 1,8 л (125 л.с.) и 2,0 л (145 л.с.), 5-цилиндровый 2,4 л.с. (140 л.с., в первые годы выпуска был и 170-сильный), а также турбонаддувная «пятерка» 2,5 л (до 2007 года 220 л.с., после – 230 л.с.).

Европейским покупателям предлагают также довольно экзотичный двигатель 1,8 л Multi (123 л.с.), способный работать как на бензине, так и на газе, а также три дизельных мотора с турбонаддувом и системой впрыска «коммон рейл»: 1,6 л (109 л.с.), 2,0 л (136 л.с.) и 2,4 л (180 л.с.).

Осенью 2008 года на Парижском автосалоне представили модифицированные дизельные двигатели. «Вольво», оборудованные ими, потребляют в среднем 4,5 л на 100 км в смешанном цикле, а выбросы CO_2 не превышают 118 г/км. Такие моторы имеют в названии приставку DRIVe. На нашем рынке их, к сожалению, также не предлагают.

Самые мощные версии T5 (220/230 л.с.) имеют постоянный полный привод (AWD). В обычном режиме движения автомобиль переднеприводный, а в случае пробуксовки передних колес мощность двигателя автоматически перераспределяется между передними и задними колесами с помощью муфты Haldex с электронным блоком управления, которая способна перекинуть до 50% момента на заднюю ось.

Двигатели агрегатируют с 5- или 6-ступенчатой механической коробкой либо с 5-ступенчатым автоматом Geartronic. Последний способен подстраиваться под манеру езды водителя, а также снабжен дополнительно зимним и спортивным режимами. Для каждого варианта двигателя фирма предлагала свой набор трансмиссий; отметим, что в тандеме с автоматом работают все двигатели, кроме самых слабых бензиновых 1,6 л, 1,8 л и дизельного 1,6 л, а с 6-ступенчатой механикой, напротив, самые мощные – ведь изначально эта коробка была разработана для спортивной модификации старшей «сестры» S60R. В этом году представили также новую роботизированную коробку Powershift, которой оснащают только машины с бензиновым 2-литровым двигателем.

ВСЕ, ЧТО НАДО

Комплектаций как таковых производителем не предусмотрено – есть только базовая модификация (см. Нашу справку), к которой можно докупить различные пакеты опций. К примеру, Optima добавляет к стандартному оснащению лишь другую отделку салона, противотуманные фары в переднем бампере, рулевое колесо, отделанное кожей, самозатемняющееся зеркало заднего вида и легкосплавные 16-дюймовые колеса оригинального дизайна. Более щедрый пакет Premium включает, помимо прочего, окраску металликом или перламутром, кожаную отделку салона, климат-контроль, круиз-контроль, электропривод и память регулировок водительского сиденья, омыватели фар, автоматически складывающиеся зеркала заднего вида, датчик дождя, биксеноновые фары, систему очистки и контроля качества воздуха (IAQS), задний парктроник, высококачественную музыкальную систему с восемью динамиками и CD-чейнджером на шесть дисков.

Самая щедрая Premium+ богаче на систему навигации (RTI) с 6,5-дюймовым дисплеем, а также Volvo On Call (доступна только на автомобилях по-



▲ Обвес R-Design (накладки на бамперы, пороги, зеркала и спойлер на крышку багажника) позволяет выделить автомобиль из потока, ведь...



▲ ...даже самые мощные модификации T5 внешне (кроме шильдиков на кузове) ничем не отличаются от своих собратьев.

▼ Противотуманные фары появляются лишь в пакете Optima. Размерность колес (всего более 10 вариантов дизайна) также зависит от комплектации.



▼ Версии для американского рынка снаружи полностью идентичны европейским. Даже оптика внешне неотличима, хотя ее светораспределение соответствует заокеанским стандартам.



ОФОРМЛЕНИЕ ПАНЕЛИ ПРИБОРОВ ЗАВИСИТ НЕ ТОЛЬКО ОТ РЫНКА СБЫТА, НО И ОТ КОМПЛЕКТАЦИИ:



Официально ввезенные автомобили общаются с водителем на русском языке.



У «американцев» на приборах вместо километров, разумеется, мили.



Модификация R-Design выделяется синим фоном циферблатов.



Салоны автомобилей в базовой комплектации роскошью не отличаются. Зато для каждой модификации предлагают несколько цветов и видов отделочных материалов.



В отделке центральной консоли могут быть использованы различные породы дерева, металл и даже прозрачный пластик.



Навигационная система RTI с 6,5-дюймовым дисплеем входит в самый дорогой пакет Premium+, но существует и в виде отдельной опции.

НАША СПРАВКА

Стандартная комплектация включает в себя практически полный набор средств активной и пассивной безопасности (за исключением системы динамической стабилизации и контроля тяги DSTC и биксеноновых фар), дисковые тормоза по кругу (спереди – вентилируемые), охранную систему с сигнализацией и датчиками объема в салоне, ГУР, регулируемую рулевую колонку, электропривод и обогрев наружных зеркал, кондиционер, передние и задние электростеклоподъемники, подогрев передних сидений, аудиоподготовку (четыре динамика, CD-проигрыватель, антенна), окрашенные в цвет кузова корпуса зеркал и бамперы, теплозащитное остекление, 15-дюймовые легкосплавные колесные диски и т. д.

следних лет выпуска). Она включает в себя встроенный GSM-телефон и GPS-приемник и способна в случае срабатывания одной из подушек безопасности или нажатия специальной кнопки в салоне связаться с оператором службы экстренной и технической помощи. Также предусмотрено два пакета безопасности Safety: для переднеприводных автомобилей и для полноприводных. Различие между ними лишь одно: в наборе для полноприводных S40 нет системы DSTC, так как она входит в стандартное оснащение. В пакет Safety включены блокировка замков задних дверей, ламинированные боковые стекла, интегрированные детские сиденья сзади и крепления ISOFIX.

Чтобы выделить машину из потока, предлагают обвес R-Design, состоящий из накладок на передний и задний бамперы и пороги, спойлера на крышку багажника и выхлопных труб из нержавеющей стали.

НА ЭТОМ НЕ ЭКОНОМЯТ

На американском рынке эти автомобили начали продавать в 2004 году, при-

РЕСТАЙЛИНГОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВНЕШНЕ МОЖНО ОПОЗНАТЬ ПО ИЗМЕНЕННОЙ ОПТИКЕ:



было в 2003–2007 годах...

...и стало с 2007 года.

чем только с кузовом седан. Универсал представили годом позже. Здешним покупателям предлагали три бензиновых двигателя: не встречающийся на европейском континенте 4-цилиндровый 1,9 л мощностью 170 л.с. (устанавливали только в первый год выпуска) и две «пятерки» – атмосферную 2,4 л (168 л.с.) и наддувную 2,5 л (до рестайлинга 218 л.с., после – 227 л.с.). S40 2004 года имели привод только на переднюю ось, а в последующие годы появились и полноприводные модификации AWD (только с самым мощным двигателем). Дизельных двигателей за океаном не предлагали. Самые слабые моторы в базе агрегатировали с 5-ступенчатой механикой, а самые мощные – с 6-ступенчатой. Но были и свои особенности. Так, любой силовой агрегат мог работать в паре и с 5-ступенчатым автоматом, а машины некоторых модельных годов, например 2005-го, оснащали исключительно автоматами.

С началом продаж S40 на этом рынке существовало четыре комплектации: 2,4i M, 1,9 A, 2,5 T5 M и LSE (в порядке возрастания стоимости). Базовое оснащение всех модификаций почти полностью повторяет европейское. Но, конечно же, есть свои особенности. К примеру, систему стабилизации DSTC предлагали в качестве опции только для автомобилей с двигателями 2,4 и 2,5 л. Самые мощные к тому же снабжены электроприводом сидений, датчиком дождя и т. д. А самой дорогой LSE в базе полагается кожаный салон и люк с электроприводом.

В последующие годы комплектаций осталось всего три: 2,4i, 2,5 T5 и 2,5 T5 AWD. Они ничем не отличались от ранее представленных, разве что полноприводные «сороковки» имели более жесткую подвеску со спортивными настройками. И лишь для машин 2009 модельного года списки оборудования немного пересмотрели. Отныне в названии версии T5 появился довесок R-Design, обозначающий наличие пластикового обвеса, а все автомобили обзавелись CD-чейнджером на шесть дисков, 17-дюймовыми легкосплавными колесами, управлением «музыкой» на руле и т. д.

Здешние машины традиционно отличаются от своих европейских собратьев оптикой, оцифровкой приборной панели и шагом радиоприемника (не ловит радиостанции, частота которых заканчивается на четную цифру). А вот на безопасности машин для Штатов фирма экономить не стала, и это правильно.

СВОЙ ПУТЬ

Заморские экземпляры изначально дешевле своих европейских собратьев, и перегонщики не обходили их стороной. Ведь несмотря на немаленькие объемы моторов, невыгодные с точки зрения таможенной очистки и налогов, автомобили из этого региона неизменно привлекали своей ценой. Пока наши законодатели не ввели новые пошлины.

Автомобили «Вольво» нечасто возглавляют рейтинги продаж, но своего покупателя всегда находят. Просто отныне выбор на вторичном рынке будет скуднее и присматриваться придется к местным экземплярам. **ЗР**

*Редакция благодарит портал **AUTO4LIFE.RU** и **S40club.RU** за помощь в организации съемок.*

НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ МОДИФИКАЦИИ VOLVO S40/V50

Регион	Двигатель	Кузов	Коробка передач	Тип привода*	Особенности	Ориентир. цены на вторичном рынке
Россия	1,6 100 л.с.	седан/ универсал	M	П	комплектации практически полностью совпадают с европейскими версиями	от 450 тысяч рублей; зависят от типа силового агрегата
	1,8 125 л.с.		M	П		
	2,4 140 л.с.		M/A	П		
	2,0 145 л.с.		M/A	П		
	2,4 170 л.с.		M/A	П		
	2,5 Turbo 220/230 л.с.		M/A	П/4×4		
Европа	1,6 100 л.с.	седан/ универсал	M	П	мотор 1,8 л Multi, а также дизельные двигатели – только для этого региона	от 600 тысяч рублей; доминируют дизельные модификации
	1,8 Multi 123 л.с.		M	П		
	1,8 125 л.с.		M	П		
	2,4 140 л.с.		M/A	П		
	2,0 145 л.с.		M/A	П		
	2,4 170 л.с.		M/A	П		
	2,5 Turbo 220/230 л.с.		M/A	П/4×4		
	1,6 TDI 109 л.с.		M	П		
	2,0 TDI 136 л.с.		M/A	П		
	2,4 TDI 180 л.с.		M/A	П		
США	1,9 170 л.с.	седан/ универсал	M/A	П	региональные комплектации; мощность некоторых моторов отличается от российских версий	от 500 тысяч рублей; большие таможенные платежи
	2,4 168 л.с.		M/A	П		
	2,5 Turbo 218/227 л.с.		M/A	П/4×4		

П – передний привод, 4×4 – полный привод.



Камень у трех дорог

Отечественный автомобиль стоимостью до 350 тысяч рублей должен спасти российский автопром, постановил кабинет министров РФ. И подкрепил свое решение льготным кредитом на соответствующую сумму. Максим Приходько выяснил, что можно купить за такие деньги на вторичном рынке. Фото: Александр Кульнев.

Некая прижимистость населения, трактуемая сейчас как бережливость, сказалась на динамике продаж новых авто: за год прогнозируют падение до 70%. Сегодняшний обзор – для тех, кто настроен на что-то не первой свежести, но, возможно, классом выше, чем откровенно «пустой» новый автомобиль российской сборки за 350 тысяч. Поиски автомобиля б/у сродни ситуации, в которую попал былинный герой, наткнувшись на камень у трех дорог.

НАПРАВО ПОЙДЕШЬ – В САЛОН ПОПАДЕШЬ

Первый путь подразумевает поход к официальным дилерам. У всех, как правило, есть автомобили с пробегом, и зачастую не только профильных для продавца марок. Они проверены как юридически, так и технически, иногда салон дает небольшую гарантию на силовой агрегат. Безусловный лидер рынка – «Форд-Фокус». В районе означенной суммы (плюс небольшой люфт в 10–20 тысяч) можно рассчитывать на седан или пятидверный хэтчбек 2005 года со 100-сильным мотором, механической коробкой и пробегом свыше 100 тысяч км. Если добавить еще «десятку» – гулять так гулять! – можно уехать на «Форде-Мондео» того же года. В другом дилерском центре обнаружили оцененный в заветную сумму ярко-красный «Фьюжн» с мотором 1,6 л и всякими благами, включая зимние колеса. Заметьте, в этом секторе рынка условия покупки ненового авто самые комфортные.

НАЛЕВО ПОЙДЕШЬ – РЫНОК НАЙДЕШЬ

Второй путь традиционный – авторынок. В каждом регионе имеется площадка, иногда и не одна, где можно найти разумный компромисс между своей наличностью и тем, на что ее потратить. Предупредим, однако: шанс нарваться на неприятности разного рода здесь наибольший. Дабы не стать жертвой «соловья-разбойника», идите туда без денег и с друзьями, разбирающимися в автотехнике. Пошли?

Настоящее поле чудес! Вот ветеран – «Фольксваген-Пассат» 1993 года. «Старик» наверняка второй счетчик

ПОДЕРЖАННЫЕ АВТОМОБИЛИ ЦЕНОЙ ДО 350 тыс. руб. (Московский регион, май 2009 года)

Класс авто	Марка авто	Год выпуска	Цена, тыс. руб.
Малый	«Дэу-Матиз»	2008	265
	«Ниссан-Микра»	2004	300
	«Лада-Калина»	2008	270
	«Ока»*	2006	80
Компакт-класс	«Дэу-Нексия»	2008	330
	«Форд-Фокус»	2005	372
	«Ниссан-Алмера»	2002	298
	«Фольксваген-Гольф»	2000	350
Средний	«Хёндай-Элантра»	2005	350
	«Вольво-С60»	2001	320
	БМВ 3-й серии	1998	340
	«Форд-Мондео»	2005	350
Бизнес-класс	«Тойота-Кэмри»	2000	350
	«Хёндай-Соната»	2004	345
Люкс	«Мерседес-Бенц S»	1993	330
	«Ягуар»	1990	319
Вседорожники	«Шевроле-Нива»	2007	350
	«Джип-Чероки»	1994	345
	«Тойота-RAV4»	1996	349

*За 350 тыс. руб. можно приобрести четыре автомобиля «Ока».

мотает, а выглядит как игрушка. И цена вполне ничего – 179 тысяч. Представляете, сколько запчастей можно для него прикупить на оставшуюся 171 тысячу! Есть и достойная альтернатива: «Ниссан-Алмера» 2002 года, мотор 1,8 л, заявленный пробег 78 тысяч км, 298 тысяч рублей. Совсем свежий вариант – пятилетняя «Шкода-Октавия» с мотором 101 л.с. за 360 тысяч. В качестве бонуса – зимние шины на литых дисках и рассказ о том, как бережно ее эксплуатировали. Из вседорожного роду-племени подыскали «Мицубиси-Паджеро» 1999 года. Трехдверный крепыш с автоматом, подушками безопасности и кондиционером, оцененный в 380 тысяч рублей, – мечта начинающего джипера! Кроме того, видели большое количество рестайлинговых пятилетних «Фокусов» с американского рынка в диапазоне 330–360 тысяч, но такой товар на любителя: поиск запчастей, особенно кузовного железа, в глубинке будет явно затруднителен.

ПРЯМО ПОЙДЕШЬ – В ИНТЕРНЕТ ВОЙДЕШЬ

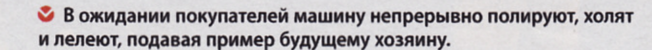
Наконец, третий путь, самый прогрессивный, – Интернет. Большинство предложений в Сети иллюстрировано фотографиями. За 350 тысяч присмотрели... «Мерседес-Бенц» 1992 года в 140-м кузове. Вот оно, скромное обаяние буржуазии! Рука сама тянется к телефону: «Отмените самолет на Ниццу, у меня обед с президентом»... Сколько вытянет такой артефакт при ремонте и техобслуживании, не знаю. Как не знает, впрочем, и его владелец, пятый по счету.

Однако если вам не выпендриваться, а ездить, прицените лучше к «Форду-Фьюжн» 2007 года с мотором 1,4 л. Или к «Рено-Логан». В районе 250 тысяч можно найти подходящий экземпляр с «музыкой», подкрылками, сигнализацией, багажником и зимней резиной и с пробегом около 50 тысяч км. Что касается нашемарок, из достойных машин нашли «Калину» 2007 года за 185 тысяч, причем с торгом. Обзвон некоторых интернет-продавцов показал, что хозяева готовы серьезно уступить, а наиболее нетерпеливые были согласны даже на рассрочку, правда, документально оформленную.

Краткий анализ рынка бэушных машин показал, что самые интересные предложения сосредоточены в европейском классе B. Цены на такие авто просели даже по сравнению с прошлым годом. Что касается машин C-класса, вы можете рассчитывать на четырех-пятилетний экземпляр в хорошей комплектации. Стоит ли повременить с покупкой такой машины? По мнению аналитика финансовой корпорации «Открытие» Кирилла Таченникова, летом «складские запасы новых авто будут распроданы и спрос частично сместится в сторону подержанных автомобилей; к тому же рост цен на новые авто всегда тянет за собой и вторичный рынок». Так что успевайте, пока все три пути заканчиваются счастливым «...и коня обретешь». ЗР



Серьезный клиент сразу осматривает моторный отсек. Сведущему человеку он расскажет больше, чем сервисная книжка.



В ожидании покупателей машину непрерывно полируют, холят и лелеют, подавая пример будущему хозяину.



Обогнать Уганду!

Бензин в России хуже, чем в Нигерии и Уганде… Он на 84-м месте в мире – таков результат проверки Международного центра качества топлива. Можно ли с помощью автохимии подняться хотя бы на десяток позиций, интересуются Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.



Скажем сразу: эксперты уважаемой организации проверяли лишь один параметр – содержание серы в бензине. Кстати, Штаты тоже оказались «сероваты» – где-то в середине списка из сотни стран. Но это утешает слабо.

Несмотря на вопли об ужасающем качестве бензинов в России, наши исследования показали, что все не так уж плохо. Более того, ситуация потихоньку улучшается. Однако же вероятность нарваться на явную бодягу существует всегда. И вот тут на помощь должны прийти различного рода присадки и добавки к бензинам – их условно разделяют на три основные группы.

Первые две – октан-корректоры, призванные повышать октановое число, а также очистители двигателя и топливной системы, которые усиливают моющую способность топлива. А вот третья группа общего названия не имеет – тут и кондиционеры, и усилители, и корректоры… Они должны и мощность увеличивать, и воду удалять, и полноту сгорания повышать, и мотор мыть, и детонацию устранять. Поэтому назовем их многофункциональными присадками к топливу. В нашей экспертизе участвуют шесть различных вариантов таких препаратов.

ТЕРАПИЯ ТОПЛИВА

Из описаний, прилагаемых к указанным снадобьям, следует, что если мы, россияне, будем их использовать, то и Уганда, и даже Штаты могут отдыхать! Так, например, российский «Феном», образующий в цилиндрах закись азота, должен помочь стритрейсерам делать всех со старта, не заморачиваясь тюнингом

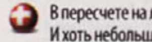
6 место | **SOLTRON, США**

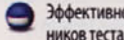


Энзимная комплексная присадка к бензинам; 473 мл для обработки 500 галлонов (около 1900 л) топлива.

Ориентировочная цена – 2800 руб.

Обещают с размахом: плюс 10% мощности, минус 15% расхода топлива, а еще – убрать токсичность, шлаки, бактерии и плесень, а также стук и свист. И без разницы, какой мотор – бензиновый или дизельный. Практический результат значительно скромнее…

 В пересчете на литр бензина выходит недорого. И хоть небольшой, но «плюс» от обработки получен.

 Эффективность заметно ниже, чем у других участников теста.

4-5 место | **FENOM, РОССИЯ**



Тюнинговая добавка к бензину; 450 мл для обработки 40–60 л топлива.

Ориентировочная цена – 150 руб.

Эффект двоякий: по мощности и эффективности горения топлива явно положительный, а вот с экологией скорее наоборот. Впрочем, что до нее стритрейсерам…

Заметное повышение эффективности сгорания при невысокой цене обработки литра топлива.

С экологией этот состав не в ладах... И опять явно завышенные обещания!

4-5 место | **XENUM, БЕЛЬГИЯ**



Комплексный кондиционер бензинов; 300 мл для обработки 40–60 л топлива.

Ориентировочная цена – 400 руб.

Реклама обещает много, но избегает конкретных цифр. Поэтому нет повода цепляться к незначительному, в общем-то, эффекту. Но цена не радует.

Хотя и скромный, но положительный эффект присутствует, этого не отнять.

Обработка литра топлива обходится в 8–10 рублей – дороговато. Да еще с учетом не самого высокого эффекта.

мотора. Заокеанский «Солтрон» сулит 15% роста мощности и такое же снижение расхода топлива… Реклама других препаратов более скромна, но тоже обещает много радостей. Ну а к терминам типа «усилитель топлива» обещаем сильно не придираться...

Любопытно, что из шести составов четыре – импортные, представляют, между прочим, Соединенные Штаты, Англию, Бельгию и Германию. Там-то на качество топлива вроде не жалуются. Неужели они разрабатывают свои препараты специально для Уганды и России, забывая, однако, перевести инструкции на суахили и русский? Непонятно...

ДОПЛАТА ЗА КАЧЕСТВО

По цене разбег немалый: от сравнительно демократичных 150 рублей за бутылку у российского ТОТЕКа до нескромных 2800 рублей за 473 миллилитра американского «Солтрона». Правда, если пересчитать на литр топлива, то разброс уменьшается. «Доплата за качество» составит от 1,5 до 8 рублей за литр обработанного бензина. Тогда в безусловные лидеры по дороговизне выходит бельгийский «Ксенум». Оправдает ли себя такая расточительность?

Ладно, проверим. Но есть одна сложность. Эти присадки, по крайней мере большинство из них, должны в числе прочего чистить двигатель. Следовательно, нужно добиться одинакового уровня загрязнений в моторе и раздобыть заведомо плохой бензин. Вспоминаем, что в эпоху тотального дефицита бензин экономии ради частенько разбавляли соляркой. Перед испытанием каждого препарата в исходно чистом моторе вырабатываем по 30 литров доисторической бодяги, загрязняя мотор. Это – стартовая линия. Затем мешаем топливо с присадкой и вырабатываем еще 30 литров.

ПРИВЕТ УГАНДЕ!

А что, препараты-то действительно работают – результаты в таблицах. Отдыхай, Африка! Чем больше положительных моментов и меньше отрицательных, тем выше место. Все просто.

Нет, особых чудес не обнаружилось. Но 5–6% снижения расхода топлива у ТОТЕКа и «Фенома» – результат достойный. За кадром остается еще ряд обещанных приятностей типа удаления воды, уменьшения темпа коррозии и проч., но их оценка в программу испытаний не входила.

За счет чего эффект? Значительная его часть – результат уменьшения за-

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ НА ВПРЫСКОВОМ ДВИГАТЕЛЕ ВАЗ-2108

	Усредненные эффекты относительно базы, %					
	Мощность	Расход топлива	Индикаторный кпд	CO	CH	NOx
ТОТЕК-УМТ	1,52	–6,26	5,35	–25,06	–15,12	–1,21
Castrol TBE	1,12	–4,56	3,89	–21,39	–19,12	–5,94
Liqui Moly	0,96	–3,95	3,28	–8,89	–11,36	–2,45
Xenum	0,78	–3,16	2,38	–11,18	-4,71	3,56
Fenom	2,19	–5,64	5,36	–2,54	2,68	–2,29
Soltron	0,80	–2,67	1,94	12,78	–14,52	–15,43

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ НА КАРБЮРАТОРНОМ ДВИГАТЕЛЕ ВАЗ-2108

	Усредненные эффекты относительно базы, %					
	Мощность	Расход топлива	Индикаторный кпд	CO	CH	NOx
ТОТЕК-УМТ	2,60	5,13	5,26	–0,88	–6,35	–10,05
Castrol TBE	1,65	3,65	3,86	4,41	–7,91	–12,86
Liqui Moly	1,56	4,12	4,04	–1,75	2,03	–7,48
Xenum	0,55	3,30	4,27	5,26	–8,05	–12,35
Fenom	1,30	3,47	3,16	4,36	15,37	–7,48
Soltron	1,44	1,45	1,26	2,92	7,46	–14,10

Примечание: зеленым цветом выделены положительные эффекты, красным – отрицательные, синим – не выходящие за погрешность измерения.

3 место **LIQUI MOLY, ГЕРМАНИЯ**



Современная присадка в топливо для мягкого (?) повышения ускорения и приемистости; 250 мл для обработки 70 л топлива.

Ориентировочная цена – 550 руб.

Хорошо, если за счет процента-полутора прибавки мощности увеличится динамика разгона. По расходу топлива и даже по экологии эффект более заметный. А еще – красивый флакончик с леечкой, чувствуется забота о потребителе.

➕ Достаточно эффективно снижает расход топлива, хорошая упаковка.

➖ Для препарата, ориентированного на увеличение мощности, эффект мог бы быть и поярче. Цена не обрадовала.

2 место **CASTROL, ЕС**



Многофункциональная присадка к бензинам; 250 мл для обработки 250 л топлива.

Ориентировочная цена – 200 руб.

Ни слова по-русски! Но словарь позволяет выяснить, что ни октанового числа, ни теплотворности топлива этот состав не повышает – только моет и смазывает. А итог очень даже неплохой и по расходу, и по экологии.


Эффективно снижает расход топлива и токсичность отработавших газов при самой низкой стоимости обработки литра топлива. Удобное дозирование препарата.


Никак не влияет на детонационную стойкость мотора.

1 место **ТОТЕК-УМТ, РОССИЯ**



УМТ – «усилитель моторного топлива». Экологическая, энерго- и ресурсосберегающая, октановосстанавливающая присадка, управление горением на основе нанотехнологий; 500 мл для обработки 50–100 л топлива.

Ориентировочная цена – 150 руб.

За терминологию – приз водительских симпатий. Впрочем, отечественный состав выдал очень приличный результат, обеспечивший лидерство в тесте. И, что уж совсем неожиданно, убрал ферроценовые отложения с клапанов и свечей! Причем за вполне разумные деньги.

➕ Высокая эффективность по всем параметрам в сочетании с умеренной стоимостью обработки.

➖ Скромная пластиковая бутылка и простенькая, особенно на фоне других препаратов, полиграфия. А ведь встречают по одежке!

грязненности мотора. Это следствие как усиления моющей способности бензинов, так и повышения скорости и полноты сгорания. Что касается так называемого энзимного эффекта у «Солтрона» или действия закиси азота (ее для действенности надо добавлять много) у «Фенома», то назвать их ярко выраженными никак нельзя.

ВНЕ КОНКУРСА

При изучении описаний препаратов в одном из них, относящемся к усилителю моторного топлива ТОТЕК-УМТ, встретилась необычная фраза. Мол, его использование способствует… удалению металлосодержащих отложений в камере сгорания. Поясняем: речь о злосчастных ферроценах и марганце, добавляемых в топливо для повышения октанового числа. Именно они породили большинство страшилок про то, как умирают моторы, выкушав отечественного горючего.

Долгие годы воюя за качество топлива, ничего подобного не встречали. Все знают: металлосодержащие отложения сидят на свечах и клапанах намертво: их не то что автохимией, а даже наждачной бумагой снять затруднительно. Не слишком ли смело заявлять такое?

Злорадно ухмыляясь, мы порылись в зарулевской помойке и нашли несколько свечей, убитых ферроценом (проводили такой опыт в свое время). Сначала ввернули одну «красную» свечу в мотор и повторили наш цикл испытаний. Затем сфотографировали на память чудное сочетание органических и металлосодержащих отложений. Кроме того, еще одну нормальную свечу заменили «красной»: чтобы на ней были только металлосодержащие отложения. Вот такой «хромой» двигатель и вышел на заключительную стадию испытаний.

Контроллер сошел с ума, считая дикое количество пропусков вспышек от больных свечей. Однако, к нашему изумлению, через пару часов работы на бензине с ТОТЕКом двигатель стал возвращаться к нормальной жизни. Вывернутые после испытаний «красные» и «красно-черные» свечи подтвердили: большая часть отложений с них ушла. Они заработали! Не в полную мощь, но все же...

НУЖНЫ ЛИ ПРИСАДКИ?

Что же показала наша экспертиза? Наверное, где-то в Германии или Японии, чьи бензины в рейтинге качества бодаются за первое место, дополнительное улучшение топлива подобными присадками бессмысленно. Но мы-то живем в России – где-то между Угандой и Парагваем… Выводы о целесообразности делайте сами. **ЗР**

Хороший бензин такие препараты не заменят, но от влияния плохого могут спасти. Держись, Уганда!



Стремительным домкратом...

Попытка самостоятельно переобуть редакционный «Форд-Фокус» закончилась в прямом смысле слова провалом: штатный домкрат рухнул! В причинах разбирались Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

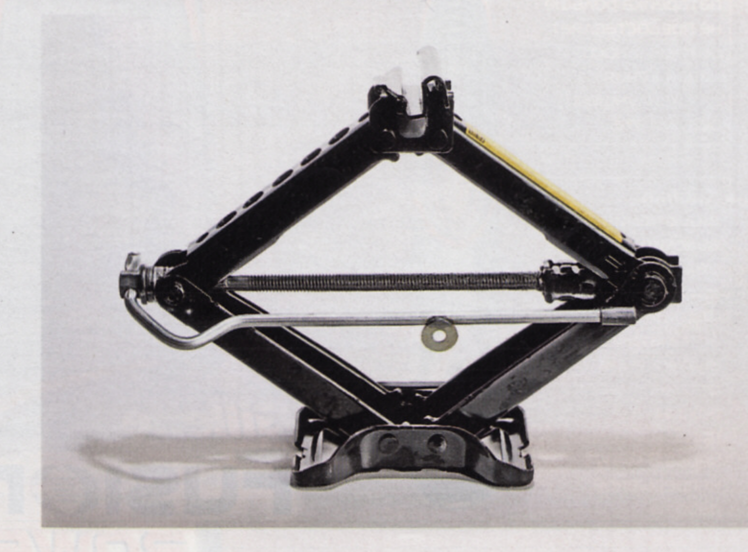
Мы давно не видели коллегу в столь возбужденном состоянии...

– Собрался поменять колесо, а домкрат вдруг ка-а-ак сложится! Хорошо еще, ни машину, ни ноги-руки не повредил!

Оскорбленный в лучших чувствах испытатель держит в руках тот самый домкрат, которому вздумалось уронить на хозяина дизельный «Фокус». Гайка свободно скользит по ходовому винту, будто в ней нет резьбы. Но почему «будто»? Ее действительно не стало, а металл со срезанных витков «наварился» на винт.

Конечно, дефекты встречаются в любых изделиях рук человеческих. Домкраты, в том числе и от «Форда», не исключение. Поэтому все, включая расстроенного хозяина, были твердо убеждены: случайность! И все же проверим.

Мы приобрели в дилерском центре «Форда» еще один домкрат для «Фокуса», отдав почти 3 тысячи рублей. Точь-в-точь такой же, какой был, только новенький. На экспертизу к специалистам ООО «Мо-



«Макет» домкрата в натуральную величину и по оригинальной цене. Клеймо или логотип изготовителя обнаружить не удалось.



Резьба с гайки перешла на винт, превратив его участок в гладкий стержень.

савтотест» отвезли оба изделия. Просьба простая: рассказать, почему помер первый домкрат, и выяснить, не вредна ли физическая работа его родственнику. Программа испытаний – в соответствии с заявленной на желтой наклейке нагрузкой: 1000 кг. Домкрату предстояло 10 раз поднять означенный груз, начиная с высоты 150 мм (высота порога «Форда-Фокус» при спущенном колесе), удержать груз в течение 15 минут и, наконец, выдержать проверку при 15-процентной перегрузке. Казалось бы, ничего особенного, но...

Но при первой же попытке подъема раздался треск – и держатель гайки развалился на глазах изумленных экспертов. Домкрат, разумеется, принял транспортное положение: мол, отвалите от меня! Что же, осталось передать останки чудо-изделий в металловедческую лабораторию, дабы проверить, из какого такого металла они, собственно, сделаны. И вновь эксперты были удивлены. Сталь оказалась малоуглеродистой: из такой можно делать разве что шайбы. Не удивительно, что и гайка с твердостью по Бринелю 126 HB, и держатель (твердость – 187 HB) сразу же «поплыли».

Итак, два из двух штатных фордовских домкрата оказались бракованными и откровенно опасными как для самого автомобиля, так и для его владельца. Какой добрый человек поставляет их на «Форд» во Всеволожск? Да еще с гордой надписью *MAX. SAFE WORKING LOAD 1000 KG*, обещающей владельцу отсутствие проблем при нагрузке в тонну. Может быть, честнее продавать такие автомобили с пустым багажником?

Лет восемь назад первый директор всеволожского завода Мюррей Гилберт в интервью нашему корреспонденту посетовал, что чуть ли не основная его забота – найти в России поставщиков комплектующих. Дескать, русские не могут гарантировать фиксированный уровень качества своей продукции! В подтверждение этих слов он тогда привел... ситуацию с домкратами! Мол, несколько штук нормальные, а вся партия никуда не годится... Похоже, нормального поставщика домкратов на «Форде» так и не нашли. ЗР

АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ UNIFORCE ASIA

Ориентировочная цена – 1800 руб. за батарею 50 А·ч

Батареи российской марки Uniforce сменили имидж, а их и без того широкий ассортимент пополнился линейками Asia и Moto (для мотоциклов). Батареи Uniforce Asia емкостью от 35 до 90 А·ч предназначены прежде всего для автомобилей корейского и японского производства; они обладают соответствующими габаритами и отличаются увеличенными пусковыми токами и устойчивостью к нестабильной работе регулятора напряжения. При этом цена новинки весьма демократична, хотя перед установкой придется немного повозиться: в продажу батареи поступают сухозаряженными, то есть без электролита.



АВТОМОБИЛЬНЫЙ НАВИГАТОР LEXAND ST-360 SLIM

Ориентировочная цена – 5300 руб.

Эта модель получила премию «Продукт года» в номинации «Портативный навигатор бюджетного класса». На сегодня это самый тонкий навигатор с экраном 3,5 дюйма: его толщина всего 12 мм, что, может, и не столь важно при использовании в авто, зато удобно при пеших прогулках. Вес модели 106 г – карман не оттянет. Благодаря работе, проведенной компанией «Лаборатория ЛЕКСАНД» с поставщиками комплектующих, цену удалось снизить почти на полторы тысячи рублей.

Еще одна особенность новинки – подача питания через разъем на держателе: можно аккуратно проложить провод по торпедо и не отсоединять его каждый раз, когда забираешь навигатор с собой.



ШАМПУНЬ ДЛЯ БЕСКОНТАКТНОЙ МОЙКИ SINTEC Dr. ACTIV

Ориентировочная цена – 600 руб. за 5 л

Компания «Обнинскоргсинтез» выпустила новое щелочное средство для бесконтактной мойки автомобилей, легко удаляющее самые различные загрязнения. Шампунь расфасован в емкости объемом от 1 до 20 л – с намеком на возможность его использования не только профессионалами, но и автолюбителями. Если, конечно, последние найдут для мытья своего авто такое место, которое не вызовет возражений экологов.



DVD-РЕСИВЕР PIONEER AVH-P3100DVD

Ориентировочная цена – 17 000 руб.

Фирма Pioneer представила полностью обновленный модельный ряд головных устройств, особенностью которых стала возможность подключить разнообразные носители информации, например флэш-карты, iPode, iPhone. Модель AVH-P3100DVD выполнена в формате 2DIN, имеет сенсорный экран размером 5,8 дюйма с функцией «пролистывание пальцем» для быстрого поиска нужной аудио- или видеозаписи. Хотя реальных кнопок управления мало, их подсветку предстоит выбирать из гаммы в 112 цветов. Остальные кнопки виртуальные, а в качестве фона к ним (на мониторе) можно выбрать фотографию из собственной коллекции.



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ДЕЗОДОРАНТ AIRTECH EVOLUTION

Ориентировочная розничная цена – 250 руб.

Фирма Arexons не только стилизовала корпус контейнера с жидким ароматизатором под популярный нынче iPod Nano, но и обеспечила его полную защиту от проливания и слишком быстрого испарения: специальная мембрана пропускает лишь пары состава, причем дозированно. Благодаря ей необходимость идти в магазин за новой капсулой возникнет лишь через три месяца. Цена запасного блока – 60 рублей.

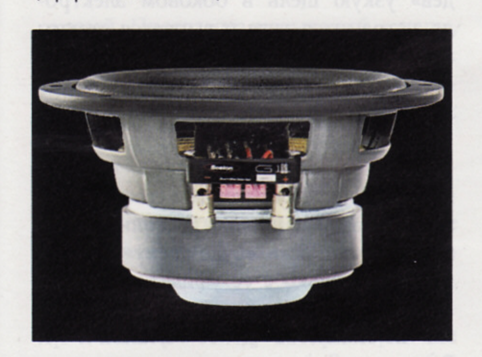


САББУФЕР BOSTON ACOUSTICS G108

Ориентировочная цена – 5500 руб.

Компания Boston Acoustics расширила линейку сабвуферов, выпустив 8-дюймовый динамик G108. В зависимости от исполнения он может иметь либо одну, либо две катушки сопротивление 4 Ом. Хотя диаметр сабвуфера и невелик, ход диффузора составляет 38 мм, при этом малыш справляется с подводимой мощностью до 200 Вт. Не перегореть при этом ему помогает запатентованная технология охлаждения RadialVent.

Для нового динамика достаточен объем закрытого корпуса всего 8,5 л, причем производитель допускает также установку G108 в ящик-фазоинвертор или просто на панель (оформление Free Air).



МАСЛО ДЛЯ «АУДИ»?

Ориентировочная цена – от 600 руб./л



Эстрадные шуточки про «чернила для пятого класса» слышали многие. Поэтому скепсис простого потребителя касательно специального масла для «Вольво» или «Ягуара» вполне понятен. Более того: отношение к подобного рода продуктам просто не может быть однозначным, а посему отметим плюсы и минусы.

Скажем сразу: общепринятую классификацию масел никто не отменял, обозначения типа ACEA, SAE, API и группы качества по-прежнему в силе. Так что если вы приобрели масло, следуя рекомендациям автопроизводителя, приведенным в сервисной книжке, то смело его заливайте. Но такое масло, скажем так, немножко усредненное – как универсальный инструмент на все случаи жизни. А вот специализированное масло делают строго под конкретный мотор. Когда создатели популярного двигателя с непосредственным впрыском топлива обнаружили, что их детище испытывает некоторые проблемы с очисткой выпускных клапанов, то обратились за помощью как раз к масленщикам.

Иными словами, специальное масло учитывает те изюминки конкретного мотора, о которых универсальный продукт «знать» не может да и не должен. Износ двигателя с таким маслом, строго говоря, чуть-чуть замедлится – как раз на величину этих самых изюминок. Многие производители – БМВ, «Фольксваген», «Ауди», «Вольво», «Ягуар» и другие – решили, что оно того стоит, а потому заказали тому же «Кастролу» масла, «настроенные» строго под их моторы. На упаковках подобных масел помимо привычных допусков есть надпись: «Рекомендовано автопроизводителем».

В общем, специальное масло хоть чуть-чуть, да лучше обычного. Особенно если у вас под капотом незаурядный мотор – форсированный, с непосредственным впрыском и все такое.

Что касается минусов, они скорее организационного характера, нежели технического. Специальные масла, например Castrol Professional, рекомендованное «Ауди», доступны только клиентам авторизованных техцентров. Хотите обслуживать машину в другом месте – ваше дело, но учтите: спецпродукт в розницу не поступает. А при появлении дефектов в гарантийный период не ждите поблажек со стороны автопроизводителя.



Искрометные чудеса

Чтобы заставить свечу продемонстрировать что-то необычное, изобретатели идут на разные ухищрения. Изделие «Чудо-свечи» изучают Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

Итак, что на этот раз? Боковой электрод дешевенькой свечи уфимского производства разрезан по самое некуда, части его слегка раздвинуты в стороны; центральный электрод разрезан крест-накрест, а сами свечи явно обмакнули во что-то рыжее. Но если мотору все это понравится, то претензий не будет.

ЗАЧЕМ ПИЛИЛИ?

Изобретатели утверждают, что все беды современных свечей – от нестабильности разряда, мечущегося в межэлектродном пространстве. Теперь же начальный очаг фронта пламени, «увидев» узкую щель в боковом электроде, устремится туда и вырвется этаким кинжалом, пронзая толщу цилиндра! А еще такие свечи могут работать в масле и в воде. Наверное, это важно.

ИСКРЫ НА ВОЗДУХЕ

Интенсификация разряда и его стабилизация – задачи вполне достойные. Поэтому сравнивать «чудо-свечу» мы решили не только с ее уфимской «мамашей» А17 ДВРМ, но и с двумя «японками» из семейства «Денсо»: Iridium и ТТ. Восточные «дамы» привлекли нас своими фигурами, причем совершенно разными! У первой миниатюрный центральный электрод диаметром 0,4 мм, у второй – специальные выпрессовки, создающие своеобразный микроразрядник. А цель все та же: обеспечить в межэлектродном пространстве локальную область повышенной напряженности электрического поля.

Портреты наших «искрометных дам» – на фото. Да, у А17 ДВРМ уфимского производства разряд размыт по всему межэлектродному пространству. Но при этом он достаточно интенсивный, судя по синевато-голубоватому цвету искры. А что у «чудо-свечей»? Разряд точно так же мечется по всей длине зазора, вот только цвет искры стал фиолетовым. Это говорит о снижении ее мощности. А вот обе «Денсо» показали пример того, как следует решать задачу оптимизации разряда. «Японская» искра «стоит» в четко определенном месте, яркая и интенсивная.

Наши критики тут же скажут: но ведь это на воздухе, а что будет в реальных условиях цилиндра? Там не воздух, а смесь, да еще под давлением. Сейчас посмотрим.

У «ЯПОНОК» ЧУДЕС БОЛЬШЕ!

Реальную проверку свечам обеспечили два мотора, карбюраторный и впры-



Авторы уверяют: по электрике «чудо» превосходит конкурентов. Все, кто не уверовал в чудеса, могут изучить патент РФ № 2 325 745.



Между прочим, такая вот свеча устраняет эллипсную выработку в цилиндрах ДВС! По словам изобретателей, конечно...

сковый. Программа испытаний – наша, фирменная (ЗР, 2005, № 10; 2008, № 11). Все результаты сравнивали с полученными на базовом комплекте уфимских свечей А17 ДВРМ.

Так есть ли чудо? Да, ма-а-аленькое, чуть вылезающее за пределы погрешности измерения. К тому же показатели серийных «японок», не знакомых с чудесами, гораздо солиднее. И все-таки на сцену вышел эффект открытой искры, который характерен для многоэлектродных свечей. Разрезав боковой электрод и разогнув его половинки, мы получили, по сути, двухэлектродную свечу. О негативных последствиях – чуть позже.

ПЛЯСКИ НА МОРОЗЕ

Авторы свечных чудес особо настаивают на том, что наибольшего эффекта они достигают при неблагоприятных условиях: мороз и все такое. Хорошо, усложним свечам жизнь: снимаем с мотора генератор и подключаем лабораторный источник тока, постепенно понижая напряжение.

Да, здесь эффект «чудо-свечей» проявился. Они потухли при напряжении 5,9 В, тогда как «японки» сопротивлялись до 6 В, а прототип сдулся на 6,5 В. Однако же будем честными до конца: берем щупы и промеряем искровые зазоры. На «чудо-свечах» – 0,7 мм, а на обычных уфимских – от 0,8 до 0,9 мм. Может, в этом дело? Пробуем подогнуть их электроды до 0,7 мм и повторить испытания. Сказка сразу кончилась: те же 5,9 В! Так что дело не в кинжальном разряде, а в зазорах и форме электродов.

В финале испытаний оценили давление прекращения искрообразования. «Задавить» давлением изначально смогли только А17 ДВРМ, остальные устойчиво искрили в барокамере при 16 атм. Но после уменьшения зазоров и уфимские свечи заработали аналогично остальным комплектам.

НЕ СПОРЬТЕ С ФИЗИКОЙ

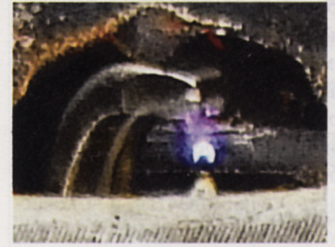
Наш вердикт жесткий: ни лобзиком, ни фрезой чудес не добьешься. Да, какое-то время такая свеча послужит, но законов термодинамики никто не отменял. И совершенно очевидно, что поверхность нагрева резко увеличивается, а вот поверхность теплоотвода остается прежней. Следовательно, температура свечи резко возрастет. Последствия очевидны. Именно поэтому фирма «Денсо» для свечей Iridium использовала тугоплавкий сплав на базе иридия, а для

Ни лобзиком, ни фрезой чудес от свечи не добьешься.

ТТ заказывала разработку специального состава хромоникелевой стали с повышенной термостойкостью. Очевидно, за всяким чертежом должно следовать ноу-хау, попросту говоря – технология.

Можно придумать и «кинжальный» разряд, и «стилетную» искру и даже «сабельный факел», вот только мотор почему-то понимает лишь классическую физику, от Ломоносова и Ньютона. И от академика Н.Н. Семенова – с позиций науки о горении. Именно там лежат объяснения несостоятельности «кинжального» разряда.

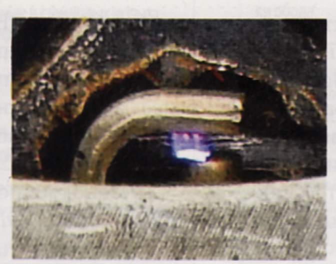
Впрочем, если в вашем распоряжении ящик подобных изделий, то пользуйтесь на здоровье. Вреда они не принесут. **ЗР**



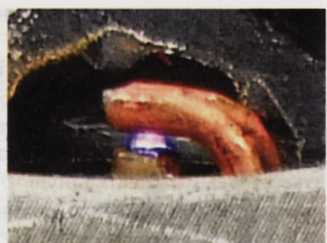
Пример четкой стабилизации – разряд Denso Iridium. Свеча дорогая, но понятно, за что платишь.



Еще один гроссмейстер на сеансе игры с любителями – Denso TT. Но тут решение другое: разрядник получен выпрессовками на электроде.



Так искрит обычная уфимская свеча. Разряд «размазан» по зазору, но, судя по цвету искры, достаточно интенсивен.



А вот так выглядит «чудо-разряд» «чудо-свечи». Назвать его локальным трудновато. И цвет не радует: где энергия-то?

УСРЕДНЕННЫЕ МОТОРНЫЕ ЭФФЕКТЫ, ПОЛУЧЕННЫЕ НА КАРБЮРАТОРНОМ ДВИГАТЕЛЕ

Комплект	Показатели относительно комплекта А17 ДВРМ, %				
	Мощность	Расход топлива	CO	CH	NO_x
Denso Iridium	2,06	–3,53	–8,67	–14,61	2,87
Denso TT	1,46	–3,15	–7,77	–12,35	1,86
«Чудо-свечи»	0,62	–2,05	–1,61	–8,12	–0,02

УСРЕДНЕННЫЕ МОТОРНЫЕ ЭФФЕКТЫ, ПОЛУЧЕННЫЕ НА ВПРЫСКОВОМ ДВИГАТЕЛЕ

Комплект	Показатели относительно комплекта А17 ДВРМ, %				
	Мощность	Расход топлива	CO	CH	NO_x
Denso Iridium	3,08	–5,11	–9,40	–15,08	3,58
Denso TT	2,63	–3,67	–8,35	–12,17	3,29
«Чудо-свечи»	1,17	–1,03	–0,35	–3,58	0,87

***Примечание.** Зеленым цветом выделены положительные эффекты, синим – не выходящие за погрешность измерения.*



Чужие следы

Коммерческие автомобили ГАЗ выходят из заводских ворот с шинами 185/75R16C. Вместе с тем завод допускает к использованию другую размерность – 215/65R16C. Стоит ли переобуваться, выяснял Сергей Мишин.

Как изменятся характеристики автомобиля при переходе на модные широкие шины? Примем штатную модель «Баргузин» за «печку» и от нее начнем танцевать, рассматривая другие покрышки. В первую очередь отечественную, от «Сибура»; у него не так давно появилась новинка – Cordiant Business CS-501. Компанию оживят последние разработки иностранных производителей, наиболее активных на российском рынке: Continental Vanco 2, Michelin Agilis и Nokian Hakka C.

Грузоподъемность всех шин одинакова – индекс 109/107, за исключением более скромной по размерам «печки», у которой немного меньше – 104/102. Напомним, что первое число означает грузоподъемность при одинарных колесах, второе – при сдвоенных.

Вот и первое преимущество перехода на более широкие шины – грузоподъемность увеличивается в 4-колес-

НОРОВИСТЫЙ «СОБОЛЬ»

Наша техничка проявила явное недовольство при попытке сделать ее испытателем. Единственное упражнение, которому она не сопротивлялась, – выбеги. Даже такой обычный тест, как торможение, на «Соболе» оказался весьма непростым. Сочетание непомерно большого усилия на педали с очень низкой информативностью не позволяет четко задавать интенсивность торможения: педаль продолжает проваливаться, требуя дожатия. Кажется, будто тормозные шланги раздуваются.

При торможении на грани блокировки автомобиль глубоко клюет носом, из-за чего задние колеса почти отрываются от земли и начинают блокироваться раньше передних, на которые ложится вся нагрузка. Тормозить юзом не легче: чтобы резко и одновременно заблокировать все колеса, водителю придется привстать и надавить на педаль всем своим весом! Но и тогда колеса блокируются с ощутимой задержкой. Поэтому-то мы просто не решились на выполнение такого сложного маневра, как 12-метровая переставка. Управляемость автомобиля пришлось оценивать по поведению в поворотах различной кривизны и конфигурации.

BARGUZIN K-170



Место изготовления..Россия
Индекс грузоподъемности.................................104/102
Индекс скорости....................................Q (160 км/ч)
Рисунок протектора.............................симметричный
Глубина рисунка протектора......................9,0–9,2 мм
Твердость по Шору...69 ед.
Масса шины...10,3 кг
Средняя цена...2300 руб.

Эти покрышки мы приняли за точку отсчета, заданную заводской комплектацией. От нее и отталкивались, сравнивая характеристики других шин.

По прямой «Соболь», обутый в «баргузины», идет неровно, плавает, а при боковом ветре сильно забирает в сторону. Машина медлительна в реакциях; при корректировке курса напрягают большие углы поворота баранки и подруливание задней оси. Поэтому же не советуем слишком быстро проходить повороты. Кроме того, машина кренится; чувствуется, как шины подламываются, передок сползает наружу, увеличивая радиус поворота, а задняя ось переставляется рывками.

На мокрой дороге характер поведения сохраняется: передок активно сползает наружу, а задняя ось может резко скользнуть в сторону, сорвав автомобиль в занос. Потеря сцепления с дорожным покрытием происходит резко, как и восстановление.

Показатели торможения на сухом покрытии самые скромные. На мокром асфальте тоже не подарок: тормозной путь увеличивается на 3,3 метра.

Выбеги средние – на узких шинах возникает меньшее сопротивление качению.

Шины довольно жесткие, четко передают на кузов все дорожные стыки. Издают воюще-поющий звук, который слабеет после 80 км/ч.

По грунтовке позволяют двигаться уверенно в любых режимах.

По качеству изготовления во всех номинациях укладываются в нормативы.

 Низкая цена, невысокое сопротивление качению, уверенное движение по грунтовой дороге.

 Слабые тормоза на любом покрытии, сложная управляемость, низкий уровень комфорта, снижение сцепных свойств на мокром покрытии.

Допустимы в качестве дешевых шин только для грузовых версий. Рекомендуем для дорог с покрытием хорошего качества и грунтовых.

CORDIANT BUSINESS CS-501



Место изготовления..Россия
Индекс грузоподъемности.................................109/107
Индекс скорости....................................P (150 км/ч)
Рисунок протектора.............................симметричный
Глубина рисунка протектора....................10,2–10,5 мм
Твердость по Шору...70 ед.
Масса шины...15,2 кг
Средняя цена...2600 руб.

Самые медленные по максималке. Впрочем, 150 км/ч для «соболей» и «газелей» вполне достаточно. На прямой руль хорошо понятен, реакции четкие. Правда, «Соболь» слегка гуляет из стороны в сторону, реагируя на боковой ветер. В поворотах поведение уверенное, управление понятное, машина четко идет по намеченной траектории.

Мокрая дорога требует повышенного внимания – реакция на действия рулем становится вялой, с маневрами машина слегка запаздывает. Скорость прохождения поворотов ограничена небольшим заносом, в который «Соболь» уходит плавно. Занос хорошо корректируется рулем.

В торможении посуху выгадывает у базовых шин 1 м (5,2%), зато на мокром «отдает» 2 м (8,9%). Мокрую дорогу «Кордиант» не жалует. Разница между торможениями на сухой и на мокрой дороге самая большая: на грани блокировки – 6,3 м, юзом – 1,8 м.

Сопротивление качению самое высокое.

Четко передают мелкие неровности, хорошо гасят средние. Шумят довольно громко, особенно в диапазоне 60–100 км/ч.

По грунтовке можно ехать только внатяг, иначе, как только начинается пробуксовка, автомобиль зависает.

Преимущества, выявленные в стендовых испытаниях: минимальный конусный эффект, наибольшее превышение допустимой скорости, свидетельствующее о высокой прочности каркаса и хорошем качестве изготовления.

 Низкая цена, большой запас по максимальной скорости, минимальный конусный эффект.

 Высокий уровень шума, потеря сцепных свойств и ухудшение управляемости на мокром покрытии.

Предпочтительны для грузовых и допустимы для комбинированных версий. Рекомендуем только для дорог с покрытием, городского и пригородного режимов движения. Грунтовки противопоказаны.

MICHELIN AGILIS



Место изготовления..Польша
Индекс грузоподъемности.................................109/107
Индекс скорости....................................T (190 км/ч)
Рисунок протектора...........................асимметричный
Глубина рисунка протектора......................9,2–9,5 мм
Твердость по Шору...72 ед.
Масса шины...13,4 кг
Средняя цена...5900 руб.

На прямой уподобляют «Соболь» легковому автомобилю: хорошая курсовая устойчивость, четкие реакции. В быстрых поворотах впечатление то же самое – машина управляется по-легковому точно. На мокрой дороге «Соболь» сохраняет четкие реакции. При переборе скорости машина плавно уходит в скольжение. При восстановлении сцепления на руле ощущаются небольшие рывки.

По «сухому» торможению ставят рекорд, превзойдя результат "печки" на 10,4%. Однако на мокрой дороге тормозной путь возрастает на 5,2 м – многовато! Юзом на сухом покрытии тормозят замечательно, лишь немного уступая финским шинам.

Катятся хорошо, но и здесь «Нокиан» оказывается лучше.

Крупные и средние неровности проходят неплохо, а вот мелочь – неприятно жестко. Катятся тихо, но в традициях «Мишлена» разноголосо реагируют на изменение качества покрытия.

По грунтовым дорогам идут уверенно.

Преимущества, выявленные в стендовых испытаниях: минимальные дисбаланс и силовая неоднородность, максимальное усилие сдвига борта шины с полки обода.

 Лучшие тормоза на грани юза на сухом покрытии, низкое сопротивление качению, отменная курсовая устойчивость и легковая управляемость на сухой дороге.

 Снижение сцепных свойств на мокром покрытии, высокая цена.

Предпочтительны для пассажирских версий. Рекомендуем для дорог с покрытием хорошего качества. Понравятся тем, для кого важны комфорт, скорость и топливная экономичность.

ном варианте на 520 кг, в 6-колесном – на 760 кг. Это не значит, что в автомобиль можно загружать больше, однако шинам с более высокой грузоподъемностью не так страшны выбоины.

В силу «легкогрузовой» специфики шин мы отказались от расстановки мест в пользу выявления особенностей каждой шины и их грузовой или легковой предпочтительности.

В роли носителя выступила наша техничка – «Соболь».

Теперь – собственно тесты. Тормозим юзом и на грани блокировки, добиваясь максимального замедления. Важное свойство коммерческих шин – легкость качения, влияющая на расход топлива. Ее определяем выбегами со скорости 50 км/ч (характерна для города) и в интервале 100–80 км/ч (движение за городом).

Вместо принятой в наших тестах жесткой 12-метровой перестановки для оценки управляемости выполняли прохождение поворотов различной кривизны и конфигурации.

Оценить качество изготовления шин помог ярославский испытательный центр «Вершина», который провел исследования на соответствие требованиям ГОСТ 25692-83 и ГОСТ 4754-97. Результаты стендовых испытаний приведены в отдельной таблице. Отрадно, что все протестированные шины укладываются в требования российских стандартов.

От степени дисбаланса, радиального и бокового биений зависит равномерность износа шин. Изменение радиальной и боковой сил, силовая неоднородность каркаса, включая конусный эффект, влияют на устойчивость и управляемость. Усилие сдвига борта характеризует способность шины удерживаться от разбортовки при выполнении резких маневров. Максимальная скорость, при которой происходит разрушение шин, косвенно показывает надежность их конструкции (запас прочности). ЗР

Тормозной путь (60–0 км/ч) на сухом асфальте

	Шины	м	%
1	Barguzin K-170	19,2	база
2	Cordiant Business CS-501	18,2	5,2 ▲
3	Michelin Agilis	17,2	10,4 ▲
4	Continental Vanco 2	17,9	6,8 ▲
5	Nokian Hakka C	17,5	8,9 ▲

Тормозной путь (60–0 км/ч) на мокром асфальте

	Шины	м	%
1	Barguzin K-170	22,5	база
2	Cordiant Business CS-501	24,5	8,9 ▼
3	Michelin Agilis	22,4	0,4 ▲
4	Continental Vanco 2	20,3	9,8 ▲
5	Nokian Hakka C	18,6	17,3 ▲

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость автомобиля: на сухом асфальте	Управляемость автомобиля: на мокром асфальте	Курсовая устойчивость на прямой	Комфорт: Плавность хода	Комфорт: Внутренний шум	Проходимость
BARGUZIN K-170	6	6	6	6	6	9
CORDIANT BUSINESS CS-501	8	7	7	6	7	6
MICHELIN AGILIS	9	8	9	8	7	8
CONTINENTAL VANCO 2	7	7	7	7	7	8
NOKIAN HAKKA C	7	8	8	8	8	7

Индекс нагрузки	Нагрузка на одно колесо, кг
100	800
101	825
102	850
103	875
104	900
105	925
106	950
107	975
108	1000
109	1030
110	1060

Тормозной путь (40–0 км/ч) юзом на сухом асфальте

	Шины	м	%
1	Barguzin K-170	8,3	база
2	Cordiant Business CS-501	8,2	1,2 ▲
3	Michelin Agilis	7,8	6,0 ▲
4	Continental Vanco 2	8,2	1,2 ▲
5	Nokian Hakka C	7,6	8,4 ▲

Выбег 100–80 км/ч

	Шины	м	%
1	Barguzin K-170	319,6	база
2	Cordiant Business CS-501	313,5	1,9 ▼
3	Michelin Agilis	339,3	6,2 ▲
4	Continental Vanco 2	315,6	1,3 ▼
5	Nokian Hakka C	343,5	7,5 ▲

Выбег 50–0 км/ч

	Шины	м	%
1	Barguzin K-170	617,9	база
2	Cordiant Business CS-501	537,3	13,0 ▼
3	Michelin Agilis	624,6	1,1 ▲
4	Continental Vanco 2	556,4	10,0 ▼
5	Nokian Hakka C	659,1	6,7 ▲

Тормозной путь (40–0 км/ч) юзом на мокром асфальте

	Шины	м	%
1	Barguzin K-170	8,8	база
2	Cordiant Business CS-501	10,0	13,6 ▼
3	Michelin Agilis	8,8	0 =
4	Continental Vanco 2	8,9	1,1 ▼
5	Nokian Hakka C	8,1	8,0 ▲

РЕЗУЛЬТАТЫ СТЕНДОВЫХ ИСПЫТАНИЙ

Шины	Статический дисбаланс, г·см	Динамический дисбаланс, г	Высота индикатора износа протектора, мм	Радиальное и боковое биения шины, мм	Изменение радиальной силы, кгс	Изменение боковой силы, кгс	Конусный эффект, кгс	Усилие сдвига борта шины с полки обода, кгс	Максимальная скорость шин на стенде, км/ч, – время на данной скорости, мин
	ГОСТ 25692-83	ГОСТ 4754-97, п 7.6	ГОСТ 4754-97, п. 7.12	ГОСТ 4754-97, прил. Ж2	ГОСТ 4754-97, прил. Ж3			ГОСТ 4754-97, прил. Ж4	Методика № 1Д-2008
BARGUZIN K-170*	540/1754	9/16	1,82	0,8/1,3/1,2	12,8	10,5	10,8	–	180 – 25/160 – 30
CORDIANT BUSINESS CS-501	990/2602	39/59	1,77	0,8/1,6/1,5	17,0	8,8	5,6	1480	200 – 15/150 – 30
MICHELIN AGILIS	760/2314	29/33	1,80	0,8/0,7/0,9	11,3	5,0	6,2	1605	210 – 25/190 – 30
CONTINENTAL VANCO 2	560/2201	31/36	1,68	0,4/0,7/1,0	14,9	9,3	10,0	1240	220 – 20/170 – 30
NOKIAN HAKKA C	560/2254	31/39	1,75	0,7/0,8/1,4	11,5	8,8	6,9	1595	230 – 05/190 – 30
Примечания	измеренное значение/ расчетный норматив	со стороны серийного номера/ с противоположной стороны; не нормирован	норматив 1,6 ÷ 2,2	радиальное/боковое со стороны серийного номера/боковое с противоположной стороны; норматив – 1,5/2,0/2,0	норматив для шин 185/75R16C – 22,5; для 215/65R16C – 25,75	норматив для шин 185/75R16C – 22,5; для 215/65R16C – 25,75	норматив для шин 185/75R16C – 18,0; для 215/65R16C – 20,6	норматив для шин 185/75R16C – нет; для 215/65R16C – 1134	скорость разрушения – время/ норматив скорости – норматив времени согласно индексу скорости

**Размер 185/75R16C, все остальные – 215/65R16C.*

CONTINENTAL VANCO 2



Место изготовления	Германия
Индекс грузоподъемности	109/107
Индекс скорости	R (170 км/ч)
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	8,5–8,8 мм
Твердость по Шору	74 ед.
Масса шины	12,9 кг
Средняя цена	5500 руб.

Прямую держат хорошо, но руль в околонулевой зоне «пустой». Когда требуется чуть изменить направление движения, непонятно, насколько надо повернуть баранку.

В поворотах те же особенности, связанные с недостаточной информативностью: при поворотах баранки усилие на ней нарастает с некоторой задержкой, будто управляешь грузовиком. На мокрой дороге ощущения сохраняются. В начальных фазах скольжение мягкое и прогнозируемое, а вот восстановление сцепления происходит резче, чем хотелось бы.

Торможение посуху эффективнее, чем у базовых шин, на 6,8%, что при остановке со скорости 60 км/ч экономит 1,3 м тормозного пути. На мокрой дороге разница увеличивается до 2,2 м, что составляет 9,8%. Показатели торможения юзом практически равноценны «баргузиновским». Разница между «сухим» и «мокрым» торможениями заметно меньше, чем у других, за исключением «Нокиан».

Легкость качения посредственная, хуже только у «Кордианта».

Передают на шасси мелкие дорожные неровности, вибрируют на гребенке и шероховатом асфальте. Издают довольно громкий шелестящий звук, плавающий на пологих волнах в такт изменяющейся прижимной силе, сильно шумят на мокрой дороге.

По грунтовке идут уверенно, тяга возрастает с увеличением пробуксовки.

Преимущества, выявленные в стендовых испытаниях: минимальные статический дисбаланс, радиальное и боковое биения, наибольшее превышение допустимой скорости.

 Хорошие тормоза на любом покрытии, стабильные характеристики и управляемость независимо от состояния покрытия.

 Повышенное сопротивление качению.

Предпочтительны для грузовых и допустимы для комбинированных версий. Рекомендуем для дорог с покрытием хорошего качества. Понравятся тем, кому важна стабильность характеристик и поведения на покрытии любого состояния.

NOKIAN HAKKA C



Место изготовления	Финляндия
Индекс грузоподъемности	109/107
Индекс скорости	T (190 км/ч)
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,6–8,7 мм
Твердость по Шору	71 ед.
Масса шины	13,2 кг
Средняя цена	5400 руб.

Оценка удержания прямой – «норма», без замечаний, но и без восторгов. В быстрых поворотах немного досаждают повышенные повороты руля, а в глубоких – руль приходится постоянно доворачивать. На мокрой дороге «Соболь» становится покладистее – реакции более четкие, нежели посуху. Переход в скольжения плавный, как и последующее восстановление сцепления. Поворачиваемость близка к нейтральной.

Тормоза посуху хороши; чуть лучше, чем у «Конти», но «Мишлену» проигрывают 0,3 м. Разница с базовыми шинами – 8,9% в лучшую сторону. На мокрой дороге творят чудеса: разница с торможением посуху рекордно малая – всего 1,1 м. Зато отрыв от «печки» в мокром торможении – 17,3%. Юзом останавливаются лучше всех, причем независимо от того, мокрая дорога или сухая.

Катятся лучше всех, убегая даже дальше «Мишлена», который обычно славится минимальным расходом топлива.

Плавность хода без замечаний. На гладком асфальте слышен лишь легкий шелестящий звук, на шершавом же финские шины, подобно «Мишлену», озвучивают смену дорожного покрытия.

Способны двигаться по грунтовым дорогам, теряя тягу с увеличением пробуксовки.

Преимущества, выявленные в стендовых испытаниях: минимальные статический дисбаланс и изменение радиальной силы, высокое усилие сдвига борта покрышки с полки обода.

 Лучшие тормоза на любом покрытии при любом способе торможения, высокий уровень комфорта.

 Небольшие замечания по управляемости на сухом покрытии.

Предпочтительны для пассажирских версий. Рекомендуем для дорог с покрытием любого качества. Понравятся тем, для кого важны комфорт, стабильность характеристик и поведения на покрытии любого состояния наряду с высокой топливной экономичностью.

Шины испытывали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

Выражаем признательность производителям шин –участниц теста. Особая благодарность шинному исследовательскому центру «Вершина», оказавшему содействие в проведении стендовых испытаний.

Что говорят звезды

Как проверяют пассивную безопасность автомобиля разные организации и что означает количество звезд в оценке, рассказывает Глеб Макаров.

В марте 1958 года в Женеве комиссия ООН приняла соглашение о единой программе проверки транспортных средств на пассивную безопасность. В результате на свет появились Правила ЕЭК ООН. В США пошли своим путем, но позднее. В 1970 году Национальная администрация безопасности дорожного движения (NHTSA) разработала стандарты FMVSS. В соответствии с ними каждая легковая модель перед выходом на рынок должна подвергаться серии крэш-тестов, а после изучения повреждений независимыми специалистами автомобиль получает оценку прочности.

Конечно, попытки моделирования аварий предпринимались и раньше. Но то была собственная инициатива изготовителей, причем каждый проводил эксперименты по своему усмотрению. Теперь у них стало одной заботой больше, зато потребители получили возможность сравнивать – ведь условия испытаний для всех одинаковые.

Чем же различаются крэш-тесты в Европе и в Америке на сегодняшний день? Ответ – в таблице.

ЭТО ОБЯЗАТЕЛЬНО

По американскому протоколу испытаний FMVSS 208 автомобиль разгоняется тросовым приводом до 48 км/ч и пе-

«Мазда-6» предыдущего поколения. По совокупности итогов фронтального и бокового ударов EuroNCAP заслужила четыре звезды. Неплохой результат для машины 2003 модельного года. Причем количество баллов за боковой удар приближалось к максимальному. Но в таком же испытании IIHS оценил ее защиту как слабую. Следует отметить, что по правилам Страхового института дорожной безопасности данный крэш-тест – наиболее трудный. Тележка здесь самая тяжелая – 1,5 тонны, но весомую роль играет и деформируемый элемент. Ширина блока 1676 мм, а нижний край находится на высоте 379 мм. Чуть выше в него вмонтирован алюминиевый псевдобампер, выдающийся вперед на 100 мм. Удар! Манекен сквозь проем бокового стекла бьется головой о верхний край насадки.

По американским программам испытываются автомобили в минимальной комплектации, в которую зачастую не включены боковые подушки безопасности. В апреле 2004-го министерство транспорта США инициировало принятие требования, обязывающего все автомобилестроительные компании уже к этому году оборудовать свою продукцию надувными шторками. По расчетам, такое нововведение будет ежегодно спасать около 1000 человеческих жизней.



«Мазда-6», методика EuroNCAP.


«Мазда-6» в боковом крэш-тесте IIHS.



«Мазда-6», фронтальный тест IIHS.


Видна вмятина от головы манекена на ударном элементе тележки IIHS.

Бестселлер бизнес-класса «Тойота-Кэмри» предыдущего поколения. Во фронтальном тесте USNCAP машина заработала пять звезд, немного больше, чем в IIHS. Конечно, более лояльный удар со 100-процентным перекрытием дает немалую фору. Но до сих пор данные о повреждениях головы манекена не засчитываются NHTSA при выставлении оценки! Теоретически он может разбить голову, однако это не помешает модели получить хоть все звезды. По боковым ударам здесь все примерно одинаково – в среднем на троечку. Отличники не обязательно бывают круглыми...



«Тойота-Кэмри», методика IIHS.

редней частью встречается под прямым углом с бетонной стеной.

Лобовое столкновение по Правилам ЕЭК ООН № 94 осуществляется на чуть большей скорости – 50 км/ч. Конечный пункт – алюминиевая сотовая конструкция, имитирующая структуру среднестатистического автомобиля. Послабление скомпенсировано 40-процентным перекрытием. Удар о плоскую стену всей шириной автомобиля (100-процентное перекрытие) дает передней части возможность максимально поглотить всю энергию удара, в этом случае пространство для водителя и пассажиров подвергается меньшим деформациям. ЕЭК ООН предъявляет более высокие требования к кузову, поскольку энергию удара может принять меньшая часть силовой структуры кузова. Единственный способ сохранить жизненное пространство – превратить всю сминаемую часть в единую конструкцию с четко запрограммированной деформацией. FMVSS 208 в качестве основной нагрузки рассматривает сжатие, а ведь при несимметричном столкновении имеют место также деформации растяжения и изгиба. Разумеется, не стоит забывать о фронтальных подушках, ставших обязательной принадлежностью едва ли не любого автомобиля.

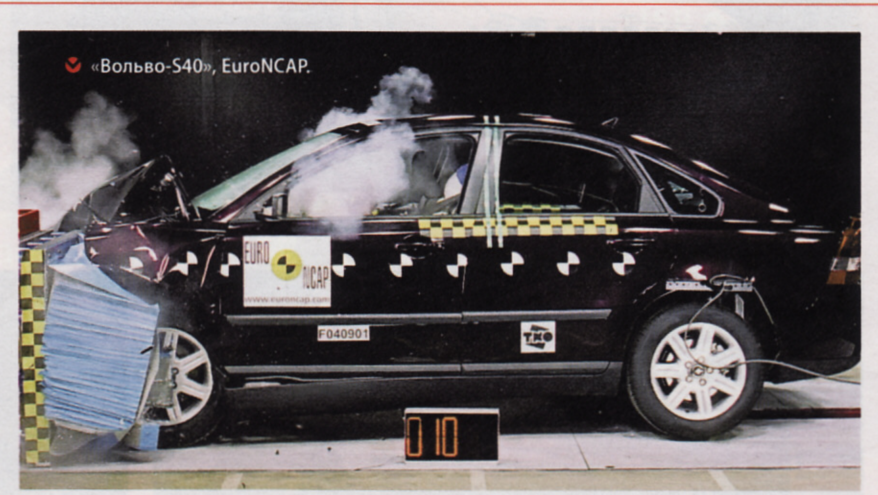
При боковом крэш-тесте в середину автомобиля со стороны водителя врезается четырехколесная тележка, на которой находится удароглощающий элемент. При лобовых столкновениях обитатели салона защищены обширной зоной программируемой деформации, и это оправданно: на такие столкновения приходится 38% погибших в ДТП. Но что делать, когда можно смять не полтора метра стали, а всего лишь несколько сантиметров? Большая нагрузка ложится в первую очередь на двери: в их внутренние полости уже давно вставляют горизонтальные или наклонные брусья, которые распределяют энергию удара на боковину. Центральную стойку, пороги, балку крыши сегодня делают из высокопрочных сталей, ведь они в сочетании с поперечными элементами кузова должны стать спасательной клеткой.

Обычный ремень безопасности плохо удерживает тело при боковом ударе – велик риск повредить голову. Ее защищает боковая подушка безопасности.

Испытания проведены, положительные результаты получены, модель запускается в массовое производство. Но как только она появится в витрине автосалона, ее опять отправят на полигон.

«Вольво-S40». Шведская фирма всегда показывала очень хорошие результаты в Европе. Не стала исключением и эта модель, получившая максимальные пять звезд или 34 балла по методике EuroNCAP. Но NHTSA, оценивая реакцию на фронтальный удар, расщедрилась лишь на четыре звездочки, а IIHS удостоил не лучшей оценки «приемлемо» за боковое соударение. Не помогли ни модернизированная система боковой защиты SIPS, ни шесть подушек безопасности в базе. Все они сработали, но могли бы принять головы манекенов и помягче.


«Вольво-S40», методика IIHS.



«Вольво-S40», EuroNCAP.

ЭТО ДОПОЛНИТЕЛЬНО

Производители подогнали конструкцию к требованиям обязательных стандартов, но как она поведет себя в более жестких условиях? На этот вопрос Международная автомобильная федерация (FIA) ответила в 1997 году появлением на свет EuroNCAP – Европейской программы оценки новых автомобилей.

Американцы забеспокоились гораздо раньше. Еще в 1978 году NHTSA проводила дополнительные крэш-тесты по программе USNCAP. Примечательно, что EuroNCAP и USNCAP копируют все процедуры по фронтальным и боковым столкновениям ЕЭК ООН и FMVSS соответственно, за исключением одного нюанса: по их методике скорость при контакте с препятствием заметно выше. Кроме того, результаты предаются широкой огласке, то есть косвенно влияют на продажи автомобиля. И не только. Рейтинги EuroNCAP учитываются европейскими страховыми компаниями при расчете стоимости страхового полиса.

В США с 1995 года по собственной методике проводит крэш-тесты Страховой институт дорожной безопасности (IIHS), снабжающий данными страховые компании, его создавшие.

БОЙ ПО ПРАВИЛАМ

По улицам ездят разные автомобили. Помните задачи из школьного курса физики: два тела двигаются навстречу друг другу, масса одного в два (или в три) раза превышает массу другого?.. Что произойдет в случае соударения? Более массивное тело испытывает меньшее замедление. Следовательно, при столкновении двух автомобилей, не равных по массе, пассажирам того, что легче, грозят большие перегрузки. Даже если у обеих машин одинаковые оценки во фронтальных тестах, тяжелая будет безопаснее легкой. Подсчитано, что при лобовом столкновении весовое преимущество авто всего в 1% снижает тяжесть травмы его среднестатистического седока на 5%!

Поэтому в крэш-тестах автомобили разделяют: в Европе – на классы, в Америке – с учетом массы. Многие автолюбители не принимают в расчет, что количество звезд или баллов в рейтинге не является абсолютным показателем, оно только расставляет акценты в отдельно взятой категории.

На уровень защищенности человека в автомобиле влияет множество факторов. Например, очевидно, что боковой удар вседорожника или пикапа гораздо опаснее, чем нанесенный даже тяжелой легковушкой. В свою очередь, эти автомобили обладают более высоким центром тяжести, что увеличивает риск их опрокидывания. По статистике, вероятность перевернуться на вседорожнике или пикапе выше, чем на обычном седане, в 2,8 и 2 раза соответственно.

Начиная с 1999 года NHTSA вела статистику по таким ДТП, принимая во внимание расположение центра тяжести, размеры колеи и базы. В 2004 году она включила динамический тест, оценивающий склонность к опрокидыванию, в свою программу USNCAP. В нем используется полностью загруженный и заправленный автомобиль. Моделируя уход от столкновения, специальное устройство быстро поворачивает руль сначала в одном направлении, потом, очень резко, в другом. Весь маневр занимает около секунды. В это время аппаратура на борту измеряет ход подвесок, и если два колеса на одной стороне одновременно оторвались от асфальта более чем на 50 мм, то хороших оценок не получить.

Снизить риски помогает электронная система стабилизации (ESC, ESP,



«Джип-Гранд Чероки». Боковой тест IIHS.

«Джип-Гранд Чероки» 2005 года. В Америке – обыкновенный транспорт для активного семейного отдыха. В EuroNCAP его оценили на твердые четыре звезды. В USNCAP дали максимальные пять звезд и за фронтальный, и за боковой крэш-тесты. IIHS расценил боковую защиту как критическую. Дело в том, что массивный бампер тележки бьет выше порога. «Гранд-Чероки» не стал исключением. При ударе очень сильно деформировалась нижняя зона: есть риск переломов ступней и голеней. Боковые подушки безопасности сработали неплохо, но малое пространство вокруг головы водителя и низкий потолок осложнили ситуацию. Голова может удариться об обивку и салонное зеркало заднего вида.



«Джип-Гранд Чероки», EuroNCAP.



«Джип-Гранд Чероки», IIHS.



СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

С какой целью ужесточают стандарты безопасности?

11%	*найти дополнительные аргументы для покупателей*
22%	*дать работу чиновникам*
67%	*сберечь больше жизней*

DSC). Она делает поведение в поворотах более предсказуемым за счет того, что задействует тормоза и контролирует тягу двигателя, не позволяя развиться колебаниям. EuroNCAP тоже одобряет наличие электронного помощника, награждая за высокий процент оснащения модели системой стабилизации. Но ни одна система не дает полной гарантии, что машина не перевернется.

ПОСЛЕ УДАРА

Пора разобраться с итогами испытаний. Начнем с NHTSA. Ее рейтинг выражается в звездочках (максимальная оценка – пять звездочек). Чем их больше, тем автомобиль безопаснее. Но насколько? Читаем: «Вероятность получения серьезной травмы...» – и далее, например, пять звездочек. Это означает, что вероятность упомянутого события не превышает 10%. Много это или мало? Похоже на рекламу крема от морщин, в которой до 90% женщин почувствовали улучшение. Цифры впечатляющие, но ничего не гарантирующие. К самой шкале тоже возможны претензии, она слишком грубая. Допустим, для одной машины вероятность 11%, а для другой – 19%; обе получат четыре звезды, однако вторая почти вдвое «опаснее» первой.

Европейская федерация FIA избегает громких слов. Она также использует «отельную» систему оценок, но ничего не обещает. Для уточнения помимо звезд применяет баллы. Максимум – пять звезд или 36 баллов за фронтальный и боковой удары. Большую наглядность придают изображения сидящих человечков – водителя и переднего пассажира. Фигурки разделены на зоны: руки, ноги, грудь, голова. В зависимости от тяжести полученных манекенами повреждений, эти участки раскрашиваются в пять цветов – от зеленого (отличная защищенность) до темно-коричневого (плохая). Но скажите, насколько вы похожи на манекен Гибрид III? Часто ли ездите с 36 кг в багажнике и с топливным баком, заполненным на 9/10, как в условиях проведения EuroNCAP?

Градация IIHS имеет только четыре качественные характеристики: «хороший», «приемлемый», «критический» и «слабый». Ничего удивительного: они по замыслу предназначены не для потребителей, а для страховых компаний Северной Америки, рассчитывающих по ним ставки и выплаты за материальный ущерб и вред здоровью.

Помимо вышеперечисленных организаций, есть еще две, но своих методик они не имеют. Австралийская NRMA работает по программе AustralianNCAP, которая полностью копировала все придуманное NHTSA. Но в 1999-м этот континент перешел на более продвинутую EuroNCAP.

БМВ 5-й серии. EuroNCAP наградил «баварца» четырьмя звездами. Не так уж много для дорогого и скоростного автомобиля. Даже непривередливая NHTSA отписала ему только три звезды за лобовое столкновение. Рядную «шестерку» – гордость фирмы! – никуда не денешь. От удара длинный двигатель продвинулся в салон – это редкость на сегодняшний день. IIHS считает, что и устойчивость к боковому удару не сильная сторона БМВ. Боковые подушки имеют форму сосиски и, в отличие от шторок, не препятствуют попаданию осколков в салон. Тем не менее в низкой оценке виноваты не они, а внутренняя обшивка задней двери: от удара тележки ее крепления не выдержали, пластмассовая деталь отделилась и ударила манекен острым краем в область глаза. Агрессивная машина...



БМВ 5-й серии, EuroNCAP.



Он же в Америке, IIHS.


Отделившаяся обшивка задней двери БМВ ударила «пассажира» по голове.

Миниатюрность «Смарта-ФоТу» не помешала ему заработать хорошие и отличные оценки по результатам испытаний. В Европе он получил четыре звезды, а строжайший американский IIHS наградил его высшими оценками за фронтальный и боковой удары. Во многом это заслуга небольшого, но очень прочного кузова, а также короткой базы, поскольку часть энергии бокового столкновения принимают на себя детали подвески и зоны колесных арок.


«Смарт-ФоТу», EuroNCAP.


Он же на полигоне, IIHS.

Японская NASVA спонсирует проведение опытов над своими праворульными машинами, предназначенными для внутреннего рынка. И боковые, и фронтальные тесты взяты в основном из EuroNCAP, но в первом скорость увеличена до 55 км/ч, а во втором иногда используют еще и американский метод – бетонную стену и те же 55 км/ч.

ПОБЕДИТЕЛЕЙ СУДЯТ

Получается, что по разным методикам одни и те же автомобили могут показывать весьма различные результаты. Какие – наглядно продемонстрировано на картинках. Пришло время назвать победителя? Побеждает скорее покупатель нового автомобиля, ведь все больше новых машин оценивается на «отлично»! ЗР

УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ КРЭШ-ТЕСТОВ

Организация	ЕЭК ООН	NHTSA
Стандарт испытаний фронтальным ударом	№ 94: 50 км/ч, деформируемое препятствие, 40-процентное перекрытие	FMVSS 208: 48 км/ч, недеформируемая стена,100-процентное перекрытие
Стандарт испытаний боковым ударом	№ 95: 50 км/ч, 950-килограммовая тележка, траектория под углом 90 градусов	FMVSS 214: 54 км/ч, 1367-килограммовая тележка,траектория под углом 27 градусов

ОРГАНИЗАЦИИ С СОБСТВЕННЫМИ МЕТОДИКАМИ ИСПЫТАНИЙ

Организация	NHTSA	IIHS	FIA (+ ADAC)
Название программы	USNCAP	Программа IIHS	EuroNCAP
Фронтальный удар	56 км/ч, недеформируемая стена; 100-процентное перекрытие	64 км/ч, деформируемое препятствие; 40-процентное перекрытие	64 км/ч; деформируемое препятствие; 40-процентное перекрытие
Боковой удар	62 км/ч, тележка массой 1367 кг (под углом 27 градусов)	50 км/ч, тележка 1500 кг (перпендикулярно)	1) 50 км/ч, тележка 950 кг 2) 29 км/ч; столб
Наезд сзади	–	ускорение сидящего в кресле манекена до 32 км/ч	ускорение сидящего в кресле манекена до 32 км/ч
Дополнительно	тест на опрокидывание	1) столкновения на скорости 8 км/ч: со стеной передним и задним бамперами, под прямым и острым углами 2) наезд задним ходом на парковочный столбик; расчет затрат на восстановление	1) детские манекены: 3 года (18 кг) и 18 месяцев (11 кг) – в специальных креслах 2) тест на безопасность для пешехода

Хай-тек для джентльмена

Чем должен владеть и уметь пользоваться коренной британец XXI столетия? За ответом Денис Арутюнян отправился в Гейдон, где англичане поведали об обновленных «ленд-роверах».

Зонта, смокинга и цилиндра сынам Туманного Альбиона давно недостаточно. Вот и знаменитые «Дискавери», «Рейндж-Ровер» и «Рейндж-Ровер Спорт», следуя современной моде, стремятся быть не только быстрыми и комфортными, но также экономичными и экологичными.

Большая часть нововведений досталась самой продаваемой модели – «Дискавери». Для нее даже ввели новый индекс: нынче дебютирует машина четвертого поколения. Действительно, измененная внешность и модная светодиодная оптика омолодили авто. Но главные новшества все же внутри.

Например, 3-литровый дизельный двигатель V6 получил оригинальную систему параллельно-последовательного турбонаддува – компрессор с переменной геометрией турбины и второй, нерегулируемый, могут работать как поодиночке, так и одновременно для достижения оптимальной тяги в любом режиме движения. Не забыли приспособить мотор и к тяжелому бездорожью: крышки ремней сделали герметичными, защитили от влаги стартер. Усилия инженеров не пропали даром: мощность 245 л.с. и крутящий момент 600 Н·м – внушительные показатели! При этом двигатель почти на 10% экономичнее 2,7-литрового предшественника, а уровень выбросов CO_2 сократился на 9%. Думаете, на этом список новшеств кончился? Нет, добавьте измененную программу системы полного привода Terrain Response, шестиступенчатый автомат ZF-HP28 с более мягкими и быстрыми переключениями, модифицированную подвеску, рулевое управление с изменяемым передаточным числом, видеокамеры кругового обзора, встроенный в мультимедийный центр навигатор с жестким диском на 40 Гбайт, электронную систему стабилизации, которая держит под своим контролем не только автомобиль, но и прицеп... Перечень оснащения можно читать, как увлекательный роман.

В отличие от «Дискавери», «Рейндж-Роверу Спорт» решили добавить не проходимости, а спортивности. Гамму моторов, начинающуюся с 3-литрового турбодизеля, венчает бензиновый 510-сильный агрегат объемом 5,0 л, известный по версии Supercharged. Он, как и все собратья, отвечает экологическим нормам Евро V. Максимальной отдачи добились, установив систему непосредственного впрыска бензина под давлением 150 бар, впускной коллектор с переменной геометрией, механизм регулировки высоты подъема клапанов



На фото тормозные диски и трехпоршневые суппорты «Рейндж-Ровера Спорт» не кажутся большими. Живьем они выглядят несравненно внушительнее.

Телевизором в автомобиле, как и встроенным навигатором, сегодня никого не удивишь. А вот сразу две картинки на одном экране – пока еще диковинка.





С амортизаторами «Демптроник» у «Ленд-Ровера» одинаковая плавность хода на асфальте и далеко за его пределами.

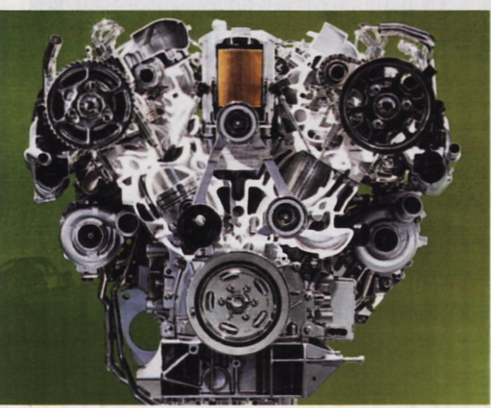


Не обманывайтесь, это не обычный приборный щиток, а цветной экран. Управлять его настройками и бортовым компьютером можно пятипозиционными джойстиками и клавишами на руле.

и двойной турбонаддув. Справиться с такой мощью водителю поможет электронная система стабилизации, активный контроль кренов ARC и защита от опрокидывания в поворотах RSC. Добавить машине перца призвано устройство для активного изменения характеристик амортизаторов и мощные четырехпоршневые тормозные механизмы TRW (на версию Supercharged будут устанавливать 6-поршневые тормоза «Брембо» с улучшенным охлаждением).

Классический «Рейндж-Ровер» стал еще роскошнее. Внешне это в глаза не бросается, но при ближайшем рассмотрении трудно не заметить, например, приборный щиток – место классических кругляшков занял 12-дюймовый TFT-экран, на котором высвечиваются полностью электронные шкалы. Интересен и второй экран, расположенный на центральной консоли: в нем использовали запатентованную технологию параллакс-барьера. Картинка на мониторе меняется в зависимости от угла зрения: водитель видит, например, карту навигации, а пассажир спокойно смотрит кино на этом же экране! После такого уже не удивляет мощность моторов, улучшенная шумоизоляция, амортизаторы с переменной жесткостью «Бильштайн-Демптроник», адаптивный круиз-контроль и «самостоятельные» фары (автоматика выключает дальний свет, заметив встречную или даже попутную машину).

Очень хотелось бы попробовать все это на практике! Но в России обновленные машины появятся лишь к осени. Только и оценим, каково сегодня быть британским джентльменом. ЗР



Пара работающих в разных режимах турбокомпрессоров дизельного мотора призвана наделить его отличной тягой в широчайшем диапазоне оборотов.



Голубая мечта

В качестве альтернативы традиционным видам топлива газ наиболее эффективен и одновременно доступен. Всю правду о газовом топливе разузнал Максим Приходько, попутно получив небольшой опыт эксплуатации современного двухтопливного автомобиля, описанного в ЗР, 2009, № 5, 6.

ИСТОРИЯ

Русский механик Матвей Хотинский в своей книге 1862 года «История машин, пароходов и паровозов» отметил: «Любое изобретение, опережающее требование практики, должно остаться без применения до тех пор, пока в нем не возникнет неотложная нужда».

На протяжении более чем 200 лет, практически до середины XIX века, изобретатели пытались использовать в двигателе внутреннего сгорания все, что может гореть, однако лишь бельгийцу Этьену Ленуару удалось создать первый коммерчески удачный мотор на светильном газе. Широкого применения на автомобилях двигатель Ленуара так и не получил, поскольку подоспело время более совершенного мотора на жидком топливе конструкции Августа Отто, а изобретение Рудольфа Дизеля и вовсе поставило крест на газовых механизмах во всех областях применения механических приводов. И только в середине тридцатых годов прошлого века газ стал в Европе альтернативой традиционному моторному топливу. Так, к 1940 году в Германии на метане работало уже около 40 тыс. грузовиков. Не сильно отставали Дания, Румыния, Норвегия, Швеция и Италия.

Расцвет газового автотранспорта в нашей стране пришелся на 1980-е. Моторам, работающим на газе, нашли применение и в авиации, на железной дороге, в оборонке. С распадом Союза газотопливная тема подрастеряла свою актуальность. Надеюсь, что временно.

ДВА КАПИТАНА

Пропан-бутан и метан – вечные спутники-соперники в деле газификации автомобиля. Первый получают из нефти и сконденсированных нефтяных попутных газов. Чтобы эта смесь оставалась жидкой, ее хранят под давлением 1,6 МПа. Метан – основной компонент природного газа, который практически не оставляет вредных продуктов сгорания и оттого более экологичен, чем пропан-бутан. В жидкую фазу метан переходит только при температурах около –160°С, поэтому его хранят в газообразном виде под очень высоким давлением – до 20 МПа.

Обычный стальной баллон, рассчитанный на такое давление, весит примерно 100 кг, вот почему раньше в нашей стране на этом топливе ездил только пассажирский и грузовой автотранспорт (такие емкости надо было где-то размещать!). В последнее время появились более легкие баллоны различной формы из композиционных материалов,

что позволяет перевести на метан легковые авто и даже мотоциклы.

Установить газобаллонное оборудование (ГБО) в автомобиль стоит денег: пропан-бутановый комплект в специализированной фирме потянет на 22–25 тысяч рублей. Перевести авто на метан обойдется вдвое дороже. К сожалению, не все сервисы, выполняющие такую работу, имеют сертификат. Аукнуться это может при прохождении ГТО и осуществлении регистрационных действий с машиной (приказ МВД № 1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ по техническому надзору»). Заводская газовая модификация дороже автомобиля с традиционным бензиновым или дизельным мотором в среднем на 200–240 тысяч рублей. За эти деньги владелец получает оптимально настроенный двигатель, баллоны специальной формы, которые не крадут полезное пространство багажного отсека, должное техническое обслуживание и дилерскую гарантию.

КАК И ПОЧЕМ

Если мощность двигателя, работающего на бензине, принять за 100%, то на газе он выдаст примерно 90%. Зато какая экономия на топливе! Кубометр метана стоит в среднем 8 рублей против 18 рублей за литр бензина А92. Стоимость пропан-бутана примерно такая же. Газ не содержит вредных примесей, например свинца и серы, которые разрушают каталитический нейтрализатор и лямбда-зонд. Он легко смешивается с воздухом и равномерно наполняет цилиндры однородной смесью; двигатель работает ровно, не образуется нагар на поршнях, клапанах и свечах зажигания. Наконец, газ, поступающий в двигатель, не смывает масляную пленку со стенок цилиндров и не разбавляет масло в картере. Весомое «но»: чтобы избежать вредных аспектов и получить положительный эффект, мотор надо серьезно доработать; еще лучше, если он изначально спроектирован для работы на газе. Одной установкой ГБО здесь не обойдешься. Таково мнение всех двигателестроителей.

Многие иностранные автопроизводители имеют в своей гамме газовые модификации своих моделей, включая даже люкс-седаны, и метану сейчас уделяется большее внимание, нежели смеси пропана и бутана. Стоит отметить, что к 2020 году в соответствии с решением Европейской экономической комиссии ООН доля автомобилей на природном газе в странах объединенной Европы должна увеличиться до 10% (сегодня она составляет менее 1%), а в нашей стране аналогичной программы пока нет.

МАРШ В «КОРИДОР»!

Идею масштабной газификации автотранспорта проводит в жизнь ОАО «Газпром», которое организует специализированные автопробеги по стране, демонстрируя отечественную и зарубежную технику в действии. В один из таких вояжей, назван-





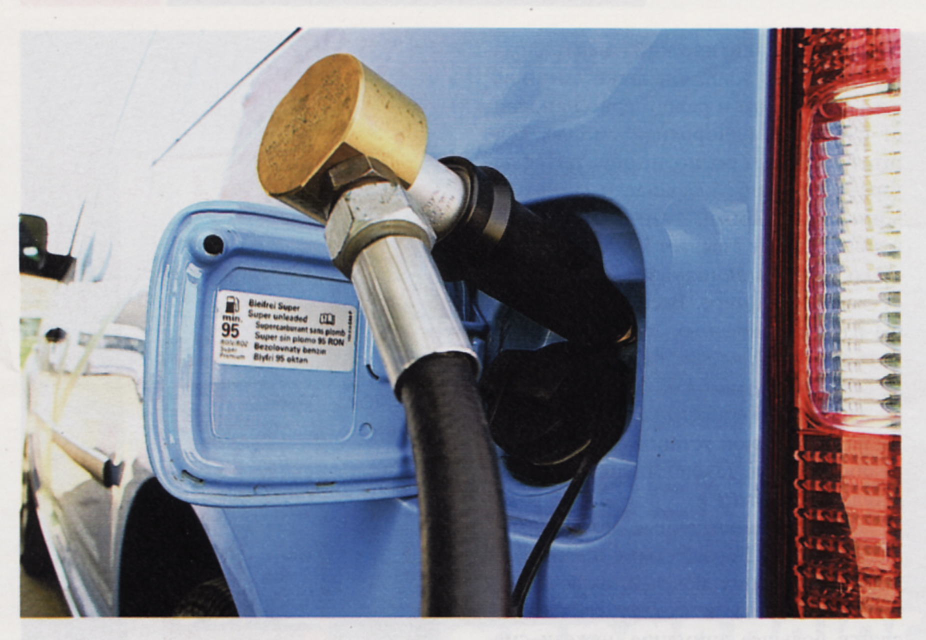
Не пропустите такой указатель, если ваше авто работает на метане. Его на наших дорогах встретишь нечасто.



НАША СПРАВКА

МОТОР-ПРАРОДИТЕЛЬ

Двигатель Ленуара вобрал в себя многое из других изобретений того времени, о которых сам изобретатель говорил так: «Машина Ленуара использует поршень Стрита, цилиндры, как у двигателя Лебона, зажигание электрической искрой, как у машины де Риваца, но двигатель засасывает газ и воздух в пространство между поршнем и цилиндром без опасного предварительного смешивания, требующего использования насоса, – это, собственно, и является предметом патентной защиты». Двигатель развивал мощность около 5 л.с., продано более 500 экземпляров.



Самая важная деталь газового автомобиля – переходник. Кстати, заправочные горловины спрятаны под одной крышкой.

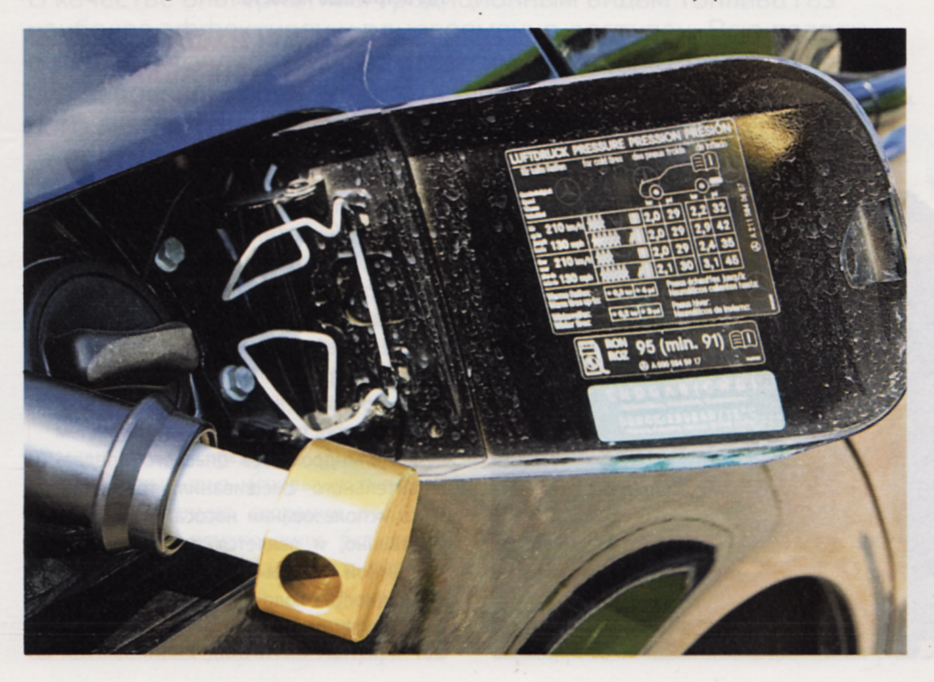


НАША СПРАВКА

НА ЗАВОДЕ ИЛИ В СЕРВИСЕ?

Газ в ДВС «попадает» двумя путями: непосредственно на автозаводе или в специализированном сервисе. При послепродажной установке ГБО штатные узлы и детали изменению не подвергаются, газовая аппаратура служит дополнением, что позволяет ездить на двух видах топлива – газе и бензине. Газ из герметичного баллона под давлением поступает в редуктор, где испаряется и уже в газообразном виде (так называемая паровая фаза) поступает в смеситель через дозатор или газовые форсунки в инжекторе. Настройки сугубо индивидуальны, а потому говорить о соответствии каждого переделанного в условиях мастерской мотора стандарту Евро III можно лишь с большой натяжкой.

Наклейка *Erdgas* на лючке бензобака дает понять, каким «хай-теком» вы управляете!

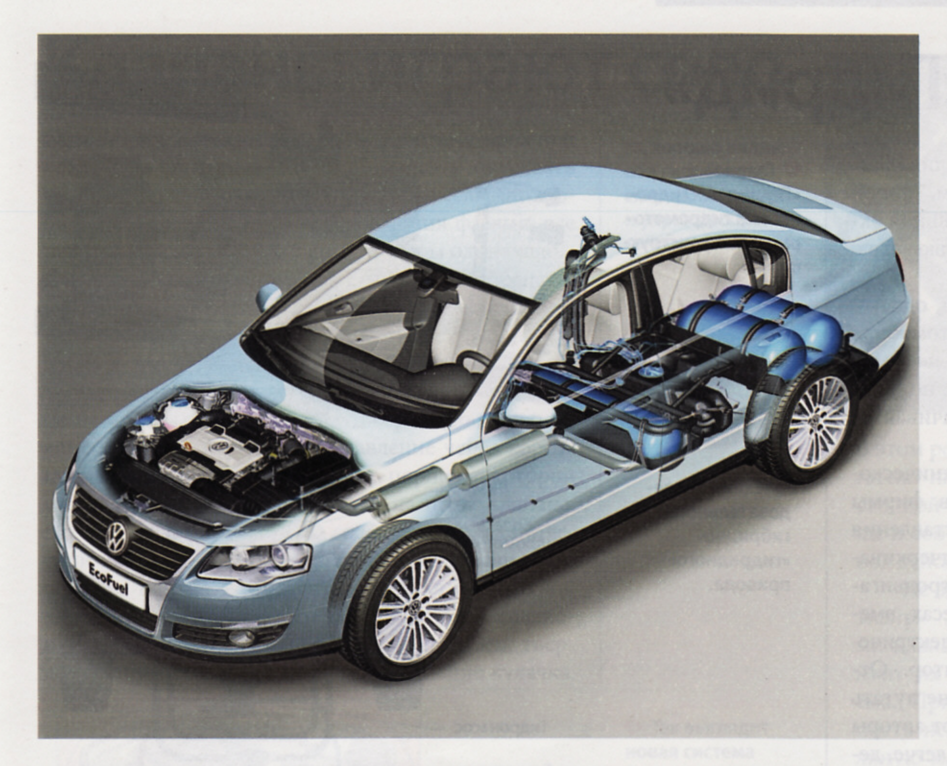


ный «Голубым коридором», экологически чистые машины отправились весной, пройдя колонной от Ростова до Сочи. В путешествие по югу страны пустились КамАЗы, ИВЕКО, автобусы ГолАЗ и НефАЗ. Наряду с тяжелой артиллерией была и легкая кавалерия: «Волга», «Опель», «Мерседес» и «Фольксваген». К месту старта машины выдвинулись из Москвы, что позволило автору облачиться в шкуру рядового жителя мегаполиса, путешествующего к морю на газифицированном авто. В роли подобных транспортных средств выступили «Кэдди» и «Пассат TSI EcoFuel» – газовая версия популярной модели концерна «Фольксваген» (ЗР, 2009, № 5).

В трех баллонах умещается 21 кг газа (зарубежные иномарки измеряют запас газа именно в килограммах, тогда как наши – в кубометрах), и еще 30 л бензина хранится в бензобаке. Такого запаса топлива хватает на 900 км пробега, из которых 450 км приходится на газ. По данным бортового компьютера, на 100 км пробега автомобиль расходовал всего 4,5 кг газа, выбрасывая в атмосферу 123 г/км CO_2! Это очень немного для машины такого класса, как «Пассат», которая при этом могла разогнаться до 210 км/ч! Разумеется, цифру на дорогах общего пользования мы не проверяли, но, судя по динамике, она машине вполне по плечу.

По ощущениям и не сказать, что управляешь газовым автомобилем. Впрочем, есть одна неприятная особенность: чтобы заправить метаном «Фольксваген» или любую другую иномарку, нужен переходник от евроразъема к российскому заправочному пистолету. Потеряешь его – придется толкать машину руками, если израсходуется и бензиновый резерв. Поэтому столь драгоценный аксессуар я хранил в кармане куртки, благо он невелик.

Но основная причина непопулярности этих машин (помимо их большей стоимости) – слабо развитая инфраструктура. Да-да, речь о заправках. С метаном дела обстоят плачевно: на всю (!) страну всего 221 АГНКС, из них 191 принадлежит ОАО «Газпром». Не все, кстати, работают круглосуточно – проверено на себе! Скажем, первая после Москвы АГНКС на пути в Сочи находится в 25 км от основной трассы, в Новомосковске. Построены станции еще в советское время и находятся, как правило, в промзонах, самостоятельно отыскать которые нелегко. Принцип «Заправлюсь, когда будет удобно», в таких обстоятельствах не работает.





НАША СПРАВКА

ДО ЛИДЕРОВ ДАЛЕКО

Перевод транспорта на новые виды топлива, удовлетворяющие стандартам Евро V и Евро VI, предусмотрен концепцией долгосрочного социально-экономического развития РФ. К 2015 году возможности сети заправок природным газом в стране должны возрасти до 693 млн. м^3 в год. К этому же сроку ОАО «Газпром» должно выпустить 90 автогазозаправщиков для труднодоступных территорий страны. Россия сегодня на 12-м месте в мире по количеству машин, работающих на природном газе.

«Пассат TSI EcoFuel»: двигатель смешного объема 1,4 л выдает серьезные полтораста сил. Можете убедиться, как непросто было выкроить достаточное место для газовых баллонов.

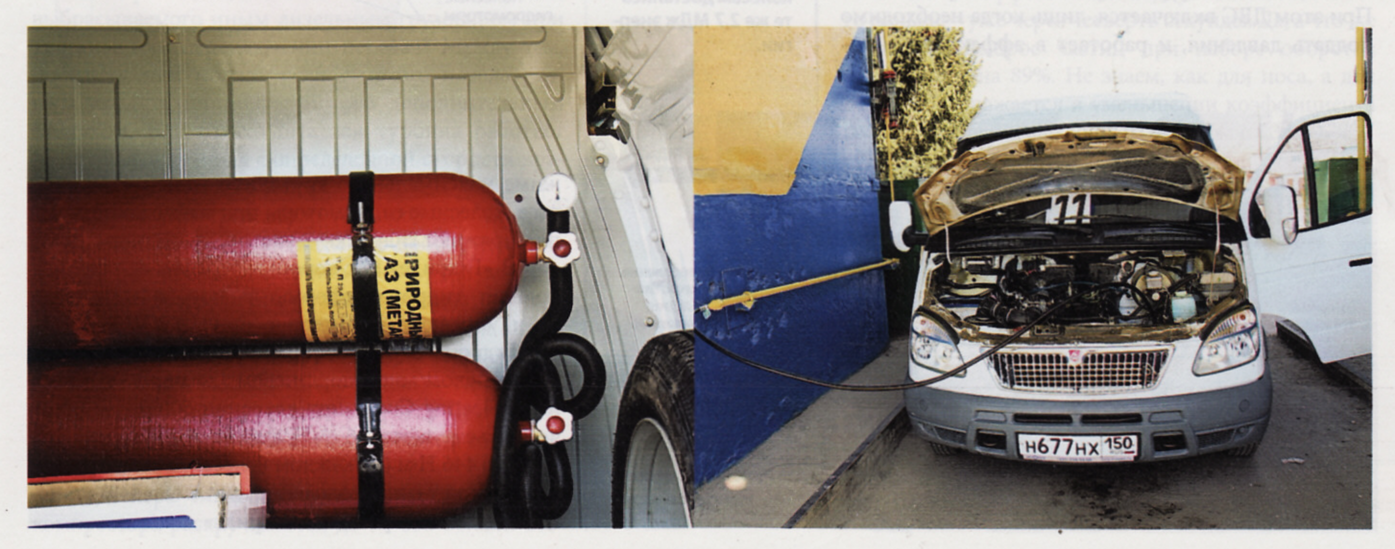
Метановые АГНКС, расположенные непосредственно на трассе, встретились лишь две, обе в Краснодарском крае. В Новороссийске метана нет вообще, под Воронежем и перед Туапсе экологическая колонна пользовалась услугами мобильного автогазозаправщика с госномерами Адыгеи (!). Выходит, до Черного моря доехать на экологически чистом метане практически невозможно. На пропан-бутане еще туда-сюда, но все равно непрерывно вычислять в уме, на сколько километров хватит газа, – занятие не для отпуска. Да и в 12-миллионной Москве всего три заправочные станции с природным газом, при том что в Западной Европе подавляющее большинство автозаправочных комплексов располагают всеми видами горючего (пропан-бутан, метан, бензин и дизельное топливо).

Столь малое количество станций традиционно объясняется монополией в этой области. Если коротко, позиция «Газпрома» такова: вначале автомобили, работающие на метане, затем под них вся инфраструктура. Автопроизводители твердят обратное: постройте газозаправочные станции, и мы начнем выпускать соответствующие авто. Спор этот ведется еще со времен Советского Союза, однако конструктивного решения до сих пор нет, что еще раз подтвердил нынешний автопробег.

Но люди тянутся к «голубому огоньку» – это чувствовалось при встречах с рядовыми автомобилистами. Те, кто раскусил все преимущества езды на газе, уже не хотят возвращаться к бензину или солярке. Особенно водители небольших грузовиков и коммерсанты на «газелях».

В общем, договаривайтесь, господа производители-эксплуатанты-газовики-поставщики топлива! А сам газ, как в Европе, должен стать предметом государственной программы. Неотложная нужда уже возникла. **ЗР**

Газификация по-русски: баллоны рядом с грузом, заправочная горловина в моторном отсеке.



Гибридный «Гидрид»

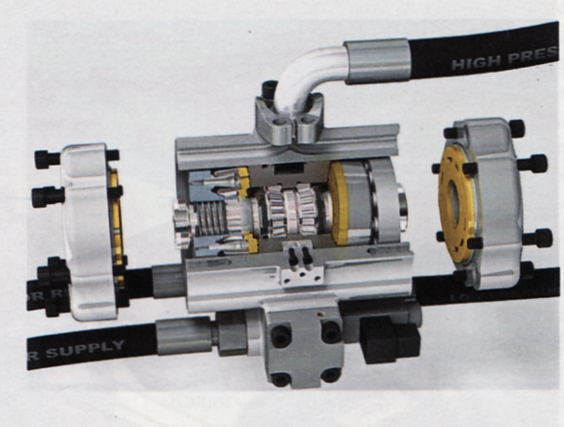
В попытках еще и еще снизить расход топлива разработчики обращаются к неожиданным, порой весьма экзотическим решениям. Но вчерашняя экзотика сегодня становится повседневностью – как, например, гибридные силовые агрегаты.

При всем разнообразии конструкций, однако, у всех есть нечто общее: кроме ДВС, автомобиль снабжают электроприводом, способным не только добавлять свою мощность при разгоне, но и рекуперировать энергию торможения, закачивая ее в аккумулятор.

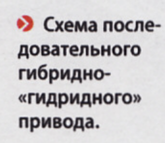
Совместная разработка ученых технического университета в Аахене и инженеров фирмы «Иннас» может перевернуть наши представления о конструкции привода легкового (подчеркиваем: легкового!) автомобиля. Вместо электродвигателя они применили гидромоторы в колесах, вместо проводов – трубопроводы, вместо электрического – гидропневматический аккумулятор. Отсюда и непривычное название «Гидрид» (не путать с химическим термином!). Как утверждают авторы разработки, гидрообъемная трансмиссия легче, дешевле в производстве и, главное, в эксплуатации. Экономия топлива достигает 50%, а энергию торможения удается запасти в баллоне объемом всего 20 л (это меньше и намного легче соответствующей по энергоемкости батареи). А по способности накапливать и отдавать мощность гидропневматическому аккумулятору нет равных. Баллон массой всего 1 кг готов принять и отдать до 20 кВт!

За счет чего же достигнута столь впечатляющая даже по сравнению с обычными гибридами экономия? Дело в том, что при обычном ездовом цикле ДВС отдает полную мощность лишь в короткие промежутки времени, а чаще всего от него требуется лишь 20–40 кВт. Именно в таких режимах КПД двигателя весьма низкий. В «Гидриде» мотор не связан непосредственно с колесами: они питаются исключительно от гидроаккумуляторов, а те, в свою очередь, заряжаются гидронасосом. При этом ДВС включается, лишь когда необходимо поддать давления, и работает в эффективном режиме максимального крутящего момента. Разумеется, колесные гидромоторы при торможении сами подзаряжают гидроаккумулятор.

В «Гидриде» нет коробки передач: ее роль выполняет гидротрансформатор нового типа. Имто и управляет водитель с помощью педали газа. Гидронасос и гидромоторы также построены на новом многопоршневом (24 поршня) принципе Floating Cup и при давлении 500 бар и рабочем объеме всего 56 см^3 развивают крутящий момент до 446 Н·м (на каждом колесе!). В итоге разгон до сотни за 9 с и преодоление подъема в 44% становятся детской игрой для «Гидрида».



Главное в «Гидриде» – гидронасос и гидромоторы новой конструкции.



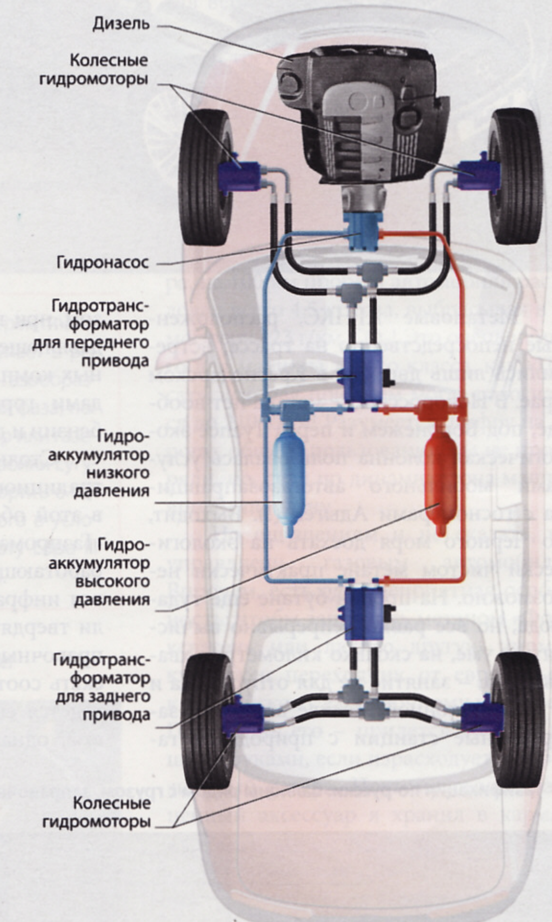


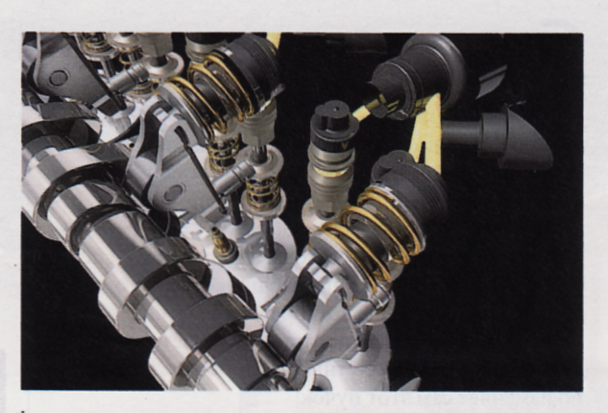
Схема последовательного гибридно-«гидридного» привода.

Потоки энергии в обычном автомобиле и в «Гидриде». Благодаря оптимальному режиму работы, двигателю «Гидрида» нужно вдвое меньше топлива, чтобы колесам достались те же 2,7 МДж энергии.

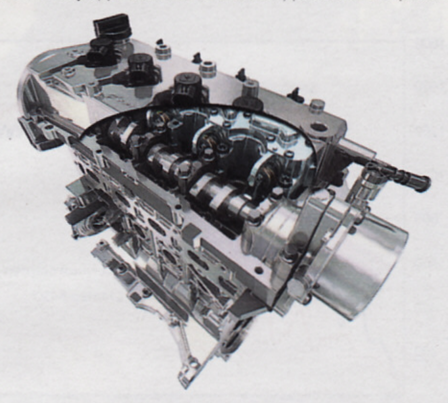
Клапаны играют соло

Обычно все впускные клапаны работают дружной командой, одновременно поднимаясь и опускаясь по велению кулачкового вала. И даже если автомобиль оборудован системой управления фазами, все равно она воздействует на все клапаны одинаково.

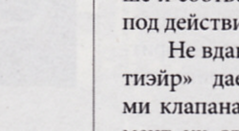
В качестве дальнейшего шага ФИАТ представил систему «Мультиэйр», в которой подъем каждого клапана компьютер рассчитывает индивидуально и реализует с помощью оригинальной электрогидравлической системы. В ней кулачок давит не на шток клапана, а на плунжер в неподвижной камере. Масло передает это давление через короткую трубку на вторую камеру, поршень которой уже непосредственно опирается на шток клапана. Но есть в этой системе и свой электромеханический клапан, управляемый соленоидом. Если в его обмотке нет тока, то кулачковый вал и впускной клапан разобщены. А вот если подать на соленоид напряжение, то масло будет работать как твердое тело и передавать на клапан давление кулачка.



Хорошо видны оба гидравлических цилиндрика и управляющий соленоид.



Так выглядит новая система в металле.



В этом режиме (при полной мощности) работа двигателя ничем не отличается от обычной. При частичной нагрузке соленоид обесточивают раньше и соответственно впускной клапан закрывается под действием возвратной пружины.

Не вдаваясь в детали, отметим: система «Мультиэйр» дает возможность управлять впускными клапанами индивидуально и изменять как момент их открытия-закрытия, так и высоту подъема. При этом потребляемая соленоидами мощность невелика, ведь они лишь перекрывают масляную магистраль, а не создают давление. Максимальная мощность мотора с устройством «Мультиэйр» выросла на 10%, крутящий момент на низких оборотах увеличился на 15% благодаря лучшему наполнению цилиндров. Расход топлива, напротив, уменьшился на 10%. И, наконец, выбросы окислов азота и углерода при прогреве двигателя снизились соответственно на 60 и 40%.

Серийную премьеру «Мультиэйр» справит в бензиновых двигателях объемом 1,4 л, установленных под капотом «Альфы-МиТо». Но в перспективе ее будут ставить и на дизельные двигатели.

Электронаддув против дыма

Кто не чертыхался, попав в облако черного дыма, выбрасываемого иным дизельным грузовиком при троганье или переключении передач? Между тем, победить дым можно, если с самого начала разгона наддуть цилиндры мотора дополнительным воздухом. Вот только штатная турбина работает не от нуля, а начиная с определенной скорости вращения коленвала двигателя.

Фирма «Контрол пауэр технолоджиз» предложила свой выход из положения: дооборудование дизеля недорогим электрокомпрессором, которому глубоко безразличны обороты коленчатого вала и интенсивность выхлопа. Встроенный под капот, он становится важнейшей составной частью VTES (Variable Torque Enchancement System) – гибкой системы увеличения крутящего момента. Причем необходимая электроника интегрирована в сам электрокомпрессор.

А теперь несколько цифр. Насосное колесо компрессора раскручивается до 70 000 об/мин всего за 0,35 с, а эффективный наддув начинается и того раньше – уже через четверть секунды. Да, а что же с дымом? Выброс частиц при наборе оборотов уменьшился на 89%. Не знаем, как для носа, а для глаза это выражается в уменьшении коэффициента светопоглощения выхлопным облаком с 8,3 до 1,4%.



Новый электрокомпрессор достаточно компактен, чтобы уместиться в современном плотно упакованном моторном отсеке.

Светит куда надо

Адаптивные системы головного света уже не новинка. Например, устройство «Смартбим» американской фирмы «Джентекс» облегчает ночную жизнь более чем миллиону водителей – правда, относительно дорогих автомобилей. Тем временем разработчики фирмы готовы предложить систему, которая не просто переходит с дальнего света на ближний, как только управляющая видеокамера заметит в пределах досягаемости светового пучка встречные или попутные автомобили, но и плавно изменяет сам этот пучок!

В итоге дальний свет можно вовсе не отключать: фары будут «затенять» именно ту зону, где находится летящее навстречу авто или где луч мог бы упереться в зеркало заднего вида попутной машины. Сегодня самое сложное в решении этой задачи не создание управляющего светом алгоритма, а именно фары. Из обычного источника света они превратятся в подобие видеопроектора, направляющего свет лишь на нужные участки дороги. При всем этом и видеокамера, и управляющий светом контроллер будут смонтированы в салонном зеркале заднего вида, а не на ветровом стекле, что позволит не только унифицировать «Смартбим» для разных авто, но и избавит от необходимости менять дорогую систему в случае повреждения стекла.

На «Джентексе» утверждают, что ждать появления новинки осталось не так долго. Пока же в 85% авто стоят обычные галогеновые фары…

Это кажется чудом, но появление фар, способных нарисовать на дороге нужную световую картину, уже не за горами!

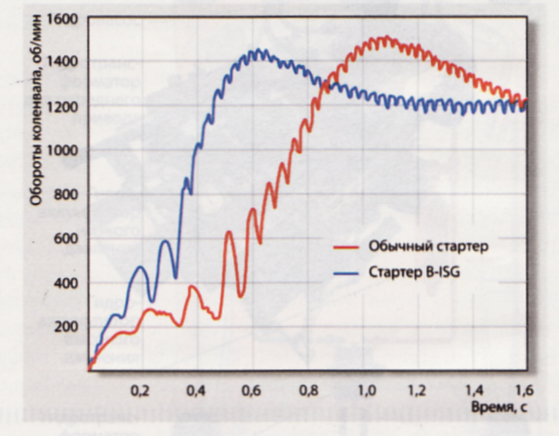


Раскрутить дизель

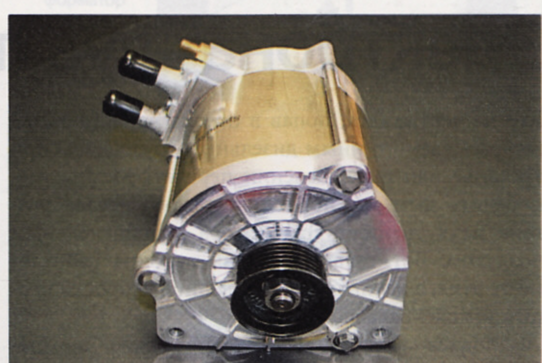
Системы «стоп-старт» набирают очки у западных автолюбителей, поскольку позволяют реально экономить на топливе, выключая двигатель на остановках перед светофорами. Беда в том, что сами они, выполненные на основе интегрированного с маховиком электродвигателя, достаточно дороги, а те, что используют стартер-генератор с ременным приводом, не могут эффективно раскрутить коленвал более или менее приличного дизеля.

Проблему удалось решить фирме CPT: она предложила подобный стартер-генератор B-ISG, пригодный для моментального пуска бензиновых моторов рабочим объемом до 3,0 л, а дизелей – до 2,5 л. При питании от обычной 12-вольтовой бортсети он способен раскрутить маховик до 750 об/мин за 0,4 с, причем без дорогих буферных суперконденсаторов.

Для практической демонстрации новинку установили в «Вольво-S40» с 2-литровым дизельным мотором и предложили журналистам опробовать систему в ходе городского тест-драйва. При работе от аккумуляторной батареи емкостью 68 А·ч B-ISG развивал мощность 2,4 кВт и крутящий момент 72 Н·м. В режиме генератора уже с малых оборотов он отдавал 2,0 кВт при максимальной мощности 3,0 кВт. Ну а ток, потребляемый при пуске, составил скромные 220 А – куда меньше, чем со стандартным стартером.



Сравните динамику раскрутки дизельного 2-литрового двигателя при пуске от обычного стартера и от нового B-ISG с ременным приводом.



Стартер-генератор B-ISG компактен, но требует подключения к системе охлаждения.



«Вольво» с новой системой не подкачал.



Макароны по-флотски

Пусть рецепт этого блюда прост, но в приготовлении нужно учитывать некоторые особенности. Так и с обслуживанием «ФИАТ-Албеа»: не сложно, но есть нюансы, предупреждает Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

ОСТОРОЖНО: ГОРЯЧЕЕ!

Меняя масло в двигателе, остерегайтесь выпускной системы: можно обжечься, отвинчивая фильтр. Доступ к нему возможен лишь снизу, поэтому прежде надо снять защиту моторного отсека (некоторые владельцы ее не ставят, полагаясь на вполне приличный дорожный просвет).

С заменой масла в коробке проблем не возникло, а вот с охлаждающей жидкостью пришлось повозиться – нет сливных пробок. Подставив широкую емкость под левый бачок радиатора, сжимаем пластинчатый хомут нижнего патрубка и... берегитесь: жидкость хлынет с обеих сторон – из радиатора и из блока! Ошпариться ничего не стоит, поэтому безопаснее работать на холодном двигателе. Или использовать нехитрый прием: сдвинув хомут, просунуть между шлангом и патрубком тупую, толстую и слегка загнутую спицу. В образовавшуюся брешь жидкость потечет пусть медленно, зато вполне предсказуемо.

Топливный фильтр установлен перед баком, под правой пластиковой накладкой днища, однако в последнее время завод его упразднил. А жаль! Учитывая качество нашего топлива, рекомендуем поставить вазовский элемент, благо на топливопроводах наконечники остались. Прежде чем разъединять трубки, сбросьте давление в системе – запустите двигатель при снятом предохранителе в подкапотном коммутационном блоке (см. фото) и дайте ему поработать, пока не заглохнет от нехватки бензина.

КОЛДОВСТВО ПОД КРЫШКОЙ

Под капотом обращает на себя внимание неудачное расположение горловины для залива омывающей жидкости. По-

FIAT Albea

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебютировал в 2003 году, подвергся рестайлингу в 2005-м. С декабря 2006 года модель выпускают в России в Набережных Челнах.

КУЗОВ: седан.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,4 л, 77 л.с..

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М5.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Classic, Comfort.

ЦЕНА В МАЕ 2009 ГОДА: 349, 389 и 409 тысяч рублей соответственно.

пасть в нее будет куда проще через лейку из обрезанной наискось пластиковой бутылки. Советуем припасти заранее!

Подливая тормозную жидкость, не снимайте сразу крышку бачка: приподняв ее, дайте стечь остаткам из стаканчика поплавка, иначе жидкость попадет на краску, которая, как известно, ее не любит.

Для замены воздушного фильтра снимаем корпус, отвернув два болта и отсоединив шланги вентиляции картера: тонкий – от дроссельного патрубка, толстый – от клапанной крышки. Приподняв корпус, освобождаем резиновый буфер. Чтобы он легче сошел с направляющей, возможно, придется смазать соединение мыльным раствором. Вынув корпус, разъединяем его половинки, вывернув головкой «на 7» шесть саморезов, и извлекаем старый элемент. Новый устанавливаем гофрами внутрь меньшей половинки – не спутайте!

Меняя свечи, приготовьте головку «на 16» и обязательно удлинитель с карданчиком. Без него ввернуть свечи по резьбе не выйдет, поскольку обычный удлинитель, упираясь в соседние детали, идет несоосно резьбе. Чтобы ее сберечь, лучше действовать так: вставив свечу в головку, закрутить ее от руки и только потом дотянуть головкой. Провода вряд ли перепутаете – есть маркировка, но на всякий случай запомните простое правило: подсоединяем их в той же последовательности, в какой они выходят из катушки.

Прежде чем менять ремни навесных агрегатов, критически оцените свою квалификацию, ведь автомата натяжителя в приводе ГУРа нет и можно ошибиться с усилием: малое приведет к пробуксовке, а большое – к повышенному износу подшипников насоса. Проще запомнить усилие, с которым ремень был натянут на новой машине, и, когда понадобится, натянуть его так же, включив «память рук». Сперва снимаем пластиковый щиток моторного отсека, отвернув два самореза (один из них прячется за брызговиком) и освободив две защелки по краям. Ослабив нижний болт крепления насоса ГУРа, сдвигаем его вращением натяжного винта, ослабляя натяжение ремня. Ставим новый в обратной последовательности, не забыв затянуть крепеж и законтрить натяжной винт. С другим ремнем, что приводит остальные агрегаты, проще: в приводе есть автомат натяжителя. Сдвинув его монтажкой, скидываем старый ремень; новый надеваем на верхние шкивы, а затем, потянув за нижнюю ветвь, надвигаем на шкив коленвала.

По дилерской технологии для замены ремня ГРМ нужны специальные оправки, ведь меток на шкивах нет. Сперва снимаем верхнюю крышку кожуха привода, открутив три болта. Болт, что ввернут в торец головки, длиннее, не спутайте при сборке! Далее снимаем шкив, отвернув три болта, и нижнюю крышку кожуха. Будьте аккуратны – не повредите провод, идущий к датчику положения распредвала и проходящий через ложемент в крышке. Взамен шкива крепим оправку для фиксации коленвала – она встает только в одном положении. Другой оправкой стопорим шкив распредвала, после чего ослабляем гайку натяжного ролика и, сдвинув его, скидываем ремень. Если он был порван, придется воспользоваться третьей оправкой, которую вводим лыской в паз распредвала и крепим за два отверстия предварительно снятой клапанной крышки. Только так валы займут единственно правильное положение.

Однако, если старый ремень цел, можно обойтись и без оправок. Выставив поршень первого цилиндра в ВМТ (контролируем индикатором через свечное отверстие), ставим на шкивы собственные метки, например, маркером в хорошо просматриваемом месте. Затем ослабляем крепление натяжного ролика и снимаем старый ремень. Новый ставим по старинке, как на наших «ладах» – натягивая ведущую ветвь и контролируя положение коленвала, норовящего провернуться. Установив новый (!) натяжной ролик, взводим его в боевое положение, поворачивая ступицу относительно крепежной шпильки до совмещения вилок на подвижном и неподвижном секторах. Используем для этого два отверстия в обойме, вставив в них, например, съемник для стопорных колец. Затянув гайку ролика, проворачиваем коленвал на несколько оборотов и еще раз проверяем совпадение меток на шкивах и ролике. При достаточном навыке правильно установить и натянуть ремень удается с первой же попытки.

Теперь, поскольку валы были выставлены по меткам, пусть и самодельным, а ремни имеют равное количество зубьев, привод собран верно. Зачем тогда ловить ВМТ? Чтобы при натяже-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика двигателя	500
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты картера)	800
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	300/350/300
Замена свечей зажигания	400
Замена ремня ГРМ	2300
Замена ремней навесных агрегатов (генератор/ГУР)	950/800
Замена охлаждающей жидкости	900
Замена тормозных колодок передних/задних	650/1400
Нормочас	1000

*Для постоянных клиентов «Мега Моторс» действует накопительная система скидок (до 7%).

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

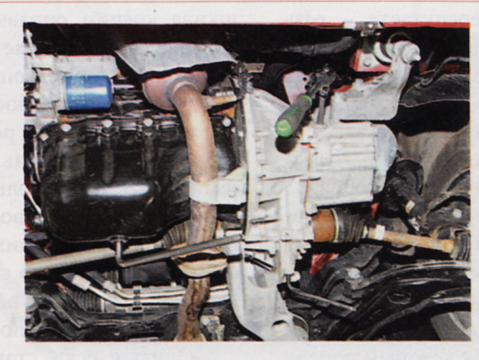
Запчасть	Стоимость, руб.*
Крыло переднее	5500
Накладка бампера переднего, с наполнителем, в сборе	15 260
Блок-фара	8200
Капот	11 800
Фильтр масляный/воздушный/салонный (угольный)	380/450/960
Свечи зажигания, комплект	1040
Ремень ГРМ + ролик натяжной	1600 + 2200
Помпа	4200
Ремень генератора	940
Тормозные колодки передние/задние	2750/4550

*Для постоянных клиентов «Мега Моторс» действует накопительная система скидок (до 7%).

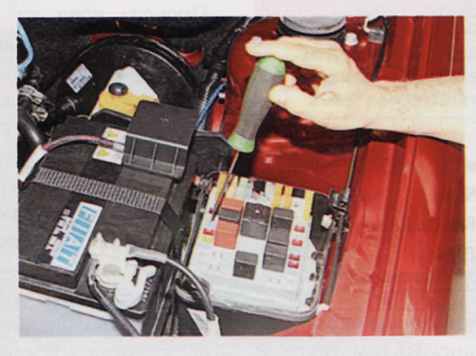
НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30
Топливный фильтр (если установлен)	30
Фильтр салона	15
Свечи зажигания	30
Ремень ГРМ с роликом	75
Ремень привода навесного оборудования	75
Масло в МКП	60
Жидкость ГУР	–
Антифриз в системе охлаждения	75 (3)
Жидкость в приводе тормозов	60 (2)

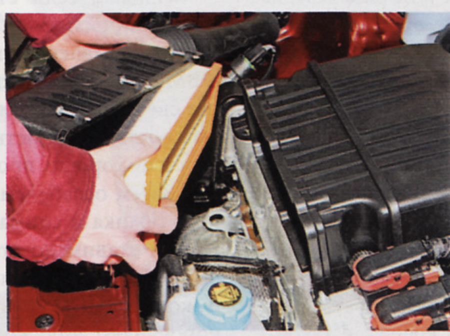
*Контроль уровня, замена по состоянию.



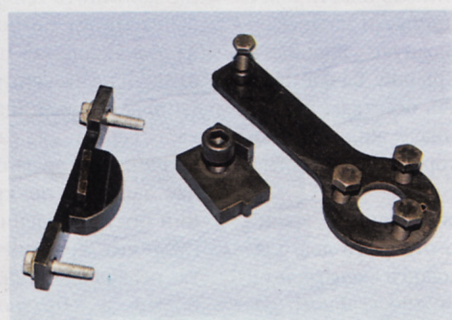
Сливная пробка двигателя и заливная у коробки – под шестигранник «на 12», а сливная у коробки – «на 8». Откручивая фильтр, берегитесь горячей выпускной системы!



Мотор без этого предохранителя быстро заглохнет, выработав топливо, – тогда и меняйте фильтр. Обратите внимание на удобную застежку минусовой клеммы аккумулятора.



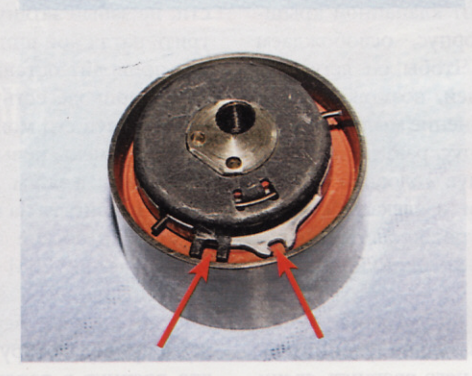
В принципе, установить элемент наоборот, гармошкой в большую половинку корпуса, почти невозможно, однако такие случаи известны. Правильно – как на фото!



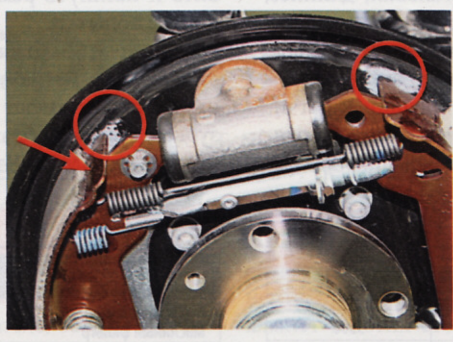
Слева направо: оправки для фиксации распредвала с обратной стороны привода, шкива распредвала и шкива коленвала. Однако мастера обходятся без них, если старый ремень ГРМ цел.



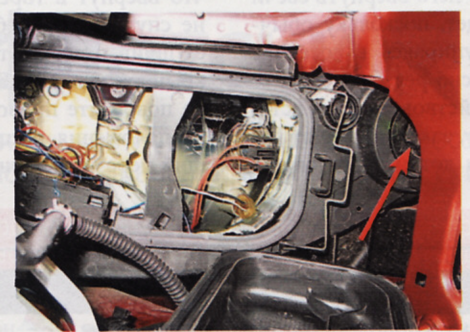
На первый взгляд, замене ремня может помешать опора силового агрегата, но можно управиться, не снимая ее. Для контроля за метками на ролике воспользуйтесь зеркальцем.



Так выглядит ролик в свободном состоянии, а при установке на двигатель вилки на секторах, показанные стрелками, должны совпасть. Для этого поворачиваем ступицу, используя углубления в ней.



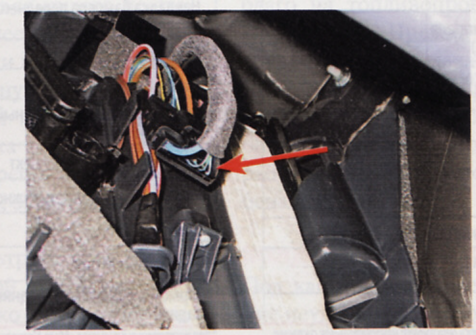
Обратите внимание: у задней колодки (стрелка) накладка смещена вверх немного больше. Ставя колодки, нанесите немного смазки для тормозных механизмов в места, обозначенные кружками.



Вид на правую фару со стороны привода ГРМ. На современном авто нечасто увидишь столь хороший доступ для замены лампочек. Патрон поворотника показан стрелкой.



Сжав защелки, вынимаем плату с лампами из корпуса фонаря. Без инструмента все же не обойтись – надо сперва открутить два самореза и снять пластиковый щиток.



Чтобы добраться до салонного фильтра, нужно лишь снять лючок, отвернув два самореза, однако доступу к верхнему мешает проводка (стрелка).

нии ремня исключить влияние клапанных пружин, которые, действуя на кулачки распредвала через толкатели, будут стремиться довернуть вал в ту или другую сторону, внося порой ощутимую погрешность в натяжение.

КУХНЯ БЕЗ ИЗЫСКА

При замене передних тормозных колодок трудностей не возникло. Откручиваем болт нижней направляющей, не боясь, что та провернется: лыска не даст. Подняв скобу относительно верхней направляющей, меняем колодки – все просто.

Задний механизм, как у наших «восьмерок», однако распорная планка чуть другая – с храповичком, вращением которого регулируем ручник (конструкция знакома владельцам «москвичей»). В идеале, когда вращаете вывешенное колесо, колодки должны слегка касаться барабана. Имейте в виду, что передние и задние колодки разные, хотя опознавательной маркировки нет. На передней накладка должна быть немного смещена вверх, а на задней – весьма заметно. Это нужно для равномерного износа.

Менять лампы в основных фарах одно удовольствие – доступ отличный. Лишь слева похуже: слегка мешает блок коммутации. Зато там проще добраться к противотуманке, правда, если машина новая. Ведь надо просунуть руку под бампер, за которым, как правило, залежи грязи, а затем повернуть и вынуть патрон. Справа такой номер не пройдет из-за плотной компоновки. Действуя снаружи, подковыриваем и вынимаем накладку в бампере (за ней же находится резьбовая втулка для буксирной проушины) и выкручиваем три самореза крепления фары. Вынув ее из бампера, насколько позволит проводка, меняем лампу. Возможно, вам покажется предпочтительным применить этот способ и с левой стороны. Кстати, сняв левую накладку противотуманки, доберетесь до звукового сигнала – он может потребовать внимания, пострадав от соли на дорогах. За замену ламп в фонарях оценку снизили, поскольку к внутренним секциям на багажнике без отвертки не подлезть.

В целом ФИАТ произвел довольно приятное впечатление – в этих макаронах оказалось достаточно мяса и кетчуп не слишком острый. Пусть без изыска, зато сытно. Приятного аппетита! **ЗР**

Благодарим компанию «Мега Моторс» за помощь в подготовке материала.



ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Хороший доступ к фильтру снизу – Можно обжечься о выпускную систему	4
Замена воздушного фильтра	+ Серьезных затруднений не возникло – Многовато крепежа	3,5
Замена топливного фильтра	+ Легко снимаются наконечники трубопроводов – Может отсутствовать	3,5
Замена свечей зажигания	+ Серьезных затруднений не возникло – Надо снимать корпус воздушного фильтра, требуется ключ с шарниром	3,5
Замена ремня ГРМ	+ Есть полуавтомат натяжителя – Если ремень был порван, понадобятся приспособления для синхронизации валов	3,5
Замена ремней навесных агрегатов	+ Есть автомат натяжителя в приводе генератора – Нет автомата натяжителя в приводе ГУР	4
Замена ОЖ двигателя	+ Хороший доступ к нижнему патрубку радиатора – Нет сливных пробок на радиаторе и блоке двигателя	3
Замена масла в коробке	+ Хороший доступ к пробкам – Значимых недостатков не нашлось	4
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция – В заднем механизме передние и задние колодки разные – на них это не обозначено	4
Замена салонного фильтра	+ Не надо снимать соседние детали – Затруднен доступ к верхнему саморезу лючка	4,5
Замена ламп в основных фарах	+ Отличный доступ к правой фаре – Слева слегка мешает коммутационный блок	4,5
Замена ламп в фонарях	+ Отличный доступ к лампам в наружных секциях фонарей – Нужна отвертка для доступа к лампам в секциях на багажнике	4,5

*В сравнении с «Ладой-Приорой», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

Одно-классики



Клуб владельцев «Алмера-Классик»: образован в 2006 году; более 2100 пользователей, 38 500 сообщений. Адрес в Интернете: www.almeraclassic.ru. Советы клуба прислал его администратор Максим Коркунов (на форуме – KORKUNOV M).

На машинах 2006 года иммобилайзер порой не распознает родного ключа – лампа на приборной панели мигает, а мотор безмолвствует. Снимите клемму с аккумулятора: после голодного обморока, который наступит через 5–10 минут, иммобилайзер образумится и признает родство с ключом. Иногда процедуру приходится повторить.

Бывает, сколько ни щелкай переключателем света, а габариты не выключишь – сбой дает отвечающий за них электронный блок Relay Module. Не спешите покупать новый прибор: сняв накладку водительского порога и щиток перед дверью (левее педалей), добираемся до блока. Снимаем его, разбираем и очищаем от окислов (см. фото). Работать лучше в тепле – меньше шанс наломать пластиковых дров.

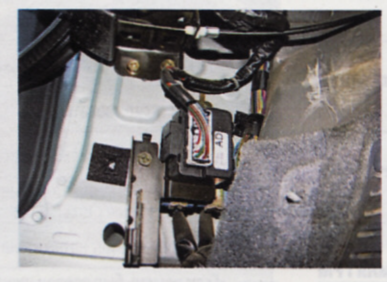
С наступлением холодов может потечь жидкость по стыку бачка с главным тормозным цилиндром: резиновое уплотнительное колечко, съежившись от холода, бывает, не держит. Регулярно проверяйте уровень жидкости, а лучше – доработайте конструкцию, воспользовавшись советом клуба. Сперва вынимаем крепежный штифт бачка. Можно стронуть его выколоткой со стороны вакуумного усилителя, после чего вынуть, подцепив кусачками (тянуть к брызговику), но лучше использовать съемник-щипцы для стопорных колец. Далее откручиваем крепеж бачка и снимаем его с легким изгибом. Слив остатки жидкости, обезжириваем поверхность под резиновым уплотнителем на штуцере и сам уплотнитель, затем, нанеся стойкий к тормозной жидкости герметик на сопрягаемые поверхности, собираем узел в обратном порядке. Как только герметик схватится, можно заливать жидкость.

Не зная английского языка, на котором с оборотной стороны крышек коммутационных блоков отмечено назначение предохранителей и реле, можно долго искать неисправность в электропроводке. Воспользуйтесь переводом, выложенным на одной из веток форума.

Чтобы отрегулировать ручной тормоз, нужен лишь трубчатый ключ «на 10». Слегка приподняв рычаг ручника, вынимаем наружу (или заправляем внутрь) нижнюю часть резиновой шторки, за которой расположена регулировочная гайка. Вращая ее против часовой стрелки, увеличиваем ход рычага, а по часовой – уменьшаем. При усилии 20 кгс, приложенном к кончику рычага, должно прозвучать восемь-девять щелчков собачки. **ЗР**



На заводе не ставят салонный фильтр, но это упущение легко исправить. Потянув навстречу друг другу, вынимаем две шпильки внутри бардачка и снимаем тросик демпфера – петельку в верхней части лотка. Вынув последний, снимаем лючок отопителя, поддев две защелки (стрелки), и ставим фильтр.

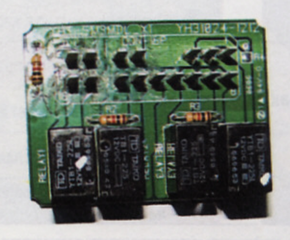


К блоку Relay Module (он с наклейкой *AD*) проводка проложена весьма неудачно. Конденсат по ней может затекать внутрь блока через негерметичный разъем. Снимаем последний, отжав отверткой фиксатор и покачивая из стороны в сторону. Окислившиеся контакты очищаем, после чего снимаем и разбираем сам блок.

Чтобы впредь влага не попадала в блок, переверните его «вверх ногами», а из жгута проводов сформируйте свисающую петлю. Теперь конденсат будет стекать с проводки, не попадая внутрь прибора. Дверной уплотнитель заправляем под щиток тщательно!



Плата и контакты блока покрылись зеленым налетом. Счищаем его ветошью, смоченной в спирте, а затем покрываем плату неэлектропроводным (!) защитным лаком. Если такого нет, можно использовать WD-40 или аэрозольный антикор.





ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ ЗР

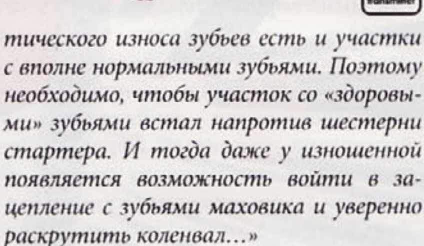
● На машинах с барабанными механизмами следует прежде подвести колодки. Для этого вывешиваем задние колеса и, вынув заглушки из тормозного щита, вращаем гайки распорных планок до легкого касания колодок барабана.

Если другие клубы хотят поделиться своими советами, ждем их по адресу: ***ikozlov@zr.ru***

Зуб на зуб не попадал

За ответ на задачу № 16 «Зубная боль» Александр Смирнов из башкирского города Ишимбая получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GNT-C430) с кардридером Microsonic. Подробности на сайте www.r-i-c.ru.





Припомним условие задачи: *«Вы включили стартер – и услышали жуткий звук: шестеренка привода стартера, пытаясь сцепиться с зубьями маховика, скрежещет, а коленвал ни с места. Пора ремонтировать привод. Но это потом, а как сейчас уехать с этой лесной поляны? Запасных маховика и бендикса нет…»*

Собственно, мало-мальски внимательному человеку этого уже достаточно – очевидная подсказка! Почему же некоторые просили дополнительно указать марку и модель машины, географические координаты, наличие у водителя мобильного телефона, инструментов, буксировочного троса и т. д.? А вот почему: люди, не вчитываясь в текст новой задачи, отвечают, по сути, на… июньскую за 2004 год, в которой говорилось об отказе стартера! Не случайно в тот раз водителю пришлось заводить машину иными способами. А нынче, извините, стартер жив, – значит, проблемы именно в приводе. Поэтому советы «перемыкать ключом» клеммы стартера или еще как-то его пускать – не для нашего случая. Намеки на то, что обгонная муфта проскальзывает, тоже некорректны: в этом случае шестеренка привода не вращается, «жутко скрежетать» нечему, лишь ротор свистит без нагрузки на высоких оборотах. Вариант с «незаметно открутившимся» стартером маловероятен: как можно ездить, не слыша грохота под капотом?!

Итак, электротехника в порядке, втягивающее реле сдвигает шестерню привода к маховику до упора ее в венец, якорь начинает вращаться, шестерня под действием пружины входит в зацепление – и коленвал должен бы начать прокручиваться. Но он неподвижен, так как кромки зубьев шестеренки упруго отскакивают от изношенных кромок зубьев венца – зацепления нет, слышен скрежет. Кстати, некоторые отметили психологически важную деталь: коль скоро человека этот скрежет напугал, значит, он услышал его впервые. Выходит, дефект свежий и вряд ли зубья настолько изношены, что пора вызывать техпомощь. Так что же произошло с зубьями?

Цитируем победителя: *«Коленвал двигателя после его выключения останавливается в равновесных положениях. А это при последующих пусках двигателя влечет за собой локальные износы зубьев маховика в местах напротив приводной шестерни стартера. Локальный износ впоследствии становится критическим… не происходит зацепления, коленвал стоит…»* Действительно, при выключении мотора, работавшего вхолостую, коленвал останавливается, когда его кинетической энергии уже не хватает, чтобы преодолеть силы, мешающие вращению. В первую очередь это сжатие в очередном цилиндре. Например, 4-цилиндровые моторы ВАЗ работают в последовательности 1-3-4-2. Одно положение свободно остановленного коленвала соответствует началу сжатия в первом и четвертом цилиндрах, другое – во втором и третьем. Разница по углу поворота – 180 градусов. И при каждом включении стартера ускоренно изнашиваются кромки тех зубьев маховика, которые первыми сцепляются с шестерней привода. На старых венцах маховиков обычно виден волнообразный износ кромок зубьев, наибольший – в двух положениях.

Но если перед пуском повернуть коленвал примерно на 90 градусов, напротив привода окажутся мало изношенные зубья венца: *«У зубчатого венца маховика наряду с участками локального критического износа зубьев есть и участки с вполне нормальными зубьями. Поэтому необходимо, чтобы участок со «здоровыми» зубьями встал напротив шестерни стартера. И тогда даже у изношенной появляется возможность войти в зацепление с зубьями маховика и уверенно раскрутить коленвал…»*

Короче, нужно немного провернуть коленвал. Но не спешите подкапывать колесо, вывешивать его и т. п., не опробовав более простые приемы: скажем, включить высшую передачу и немного толкнуть машину вперед или назад. Дотошные могут подсчитать: например, вазовскую «классику» на четвертой передаче нужно передвинуть всего на 0,1 м – по коленвалу получится около 90 градусов. На пятой чуть больше. Пока болезнь не запущена, это наверняка поможет.

Но, допустим, у вас машина с автоматом. Тогда разумнее провернуть маховик отверткой или монтажкой либо стронуть коленвал с места за ремень ГРМ или его шкив. К каждой технике свой подход! Обращаться к более сложным процедурам, в том числе описанным пять лет назад, есть смысл, если поломка столь серьезная, что по-другому мотор не пустить.

Итак, всем спасибо за участие в этом разговоре. Александра Смирнова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 19

ГИБЛОЕ МЕСТО

Потрепанная «четверка» вполне устраивала Кузьмича, вот и взял он ее в помощницы. Но недавно «старушка» подвела: затормозил у светофора – бросило в сторону, да так, что еле удержался на полосе. Осмотрел колеса, рычаги подвески, пружины, шаровые – все в норме. Пригляделся Кузьмич – и ахнул: левое колесо градусов на десять вывернуто наружу! Проверил трапецию, рычаг поворотного кулака – исправные. Вгляделся дотошнее – и нашел нешуточную поломку… Задним умом припомнил, что еще накануне машина при торможении о чем-то недовольно «ворчала», да он не прислушался… К счастью, обошлось без аварии. Менять железяку не стал: и долго, и дорого! На «Жигулях» это гиблое место! Для сварщика же весь «ремонт» минут на десять, много не возьмет. А как вы прокомментируете ситуацию?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 августа 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., д. 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи.

Сила света

Владимир Арбузов

На каждом шагу мы видим, как одна машина светит в небо, будто выискивает в нем вражеские самолеты, а другая – себе под бампер. Но и в том и в другом случае водитель едет почти вслепую, дороги-то не видно! Конечно, если на машине есть корректор света фар, отрегулировать световые пучки в зависимости от загрузки – дело нескольких секунд, но все равно это будет корректировка на глазок. Гораздо удобнее и точнее, если это сделает автоматика.

Скоро в продаже появится автоматический корректор фар для автомобилей семейства «Калина». Мы установили один из первых образцов на редакционную машину. Монтаж несложен. Датчик положения кузова закрепили под левый хомут бензобака, тягу привода – на балку заднего моста, а электронный блок – в салоне, в нише предохранителей. Тарировка автомата тоже проста: регулируем фары по заводской инструкции, выставляем колесико штатного электрокорректора в ноль, сажаем за руль «балластного» водителя, включаем фары и поворачиваем три раза ключ зажигания. Все! Устройство запомнило эталонное положение светового пучка и впредь будет поддерживать его независимо от загрузки машины. На колебания кузова при езде оно не реагирует, а включается в работу, когда нагрузка действует не менее 10 секунд. При установке ручного корректора в ноль будет доступен весь диапазон перемещения светового пучка; в положении *4*, когда фары максимально опущены, автомат отключится. **ЗР**



Комплект для самостоятельной установки автоматического корректора фирмы «Силич» состоит из задающего механизма (аналогичен датчику положения дроссельной заслонки), электронного блока и проводов.



Электронный блок корректора удачно становится в нишу блока предохранителей.

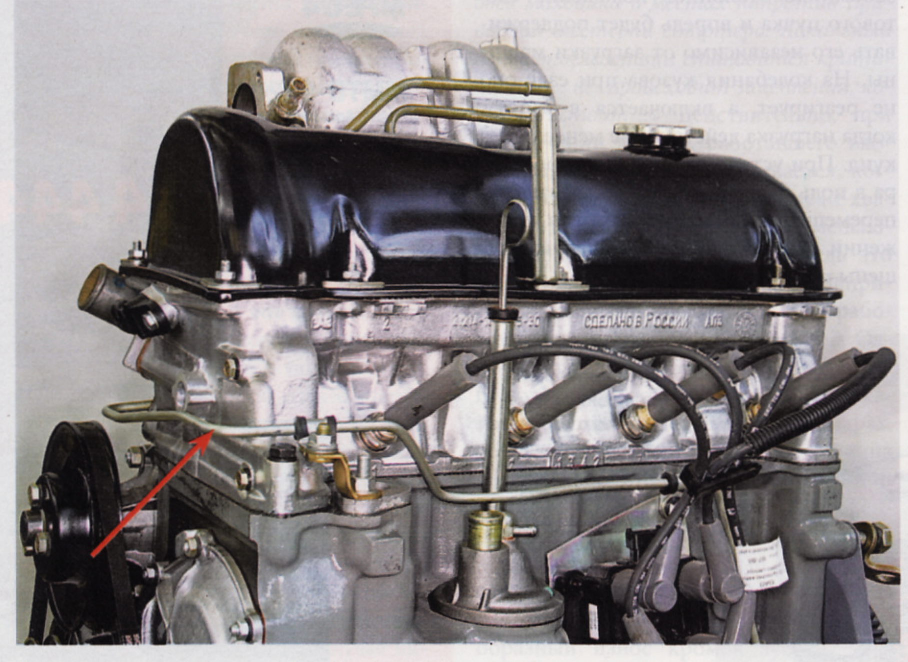
Задающий параметр – расстояние между балкой заднего моста и кузовом автомобиля.

На свежую голову

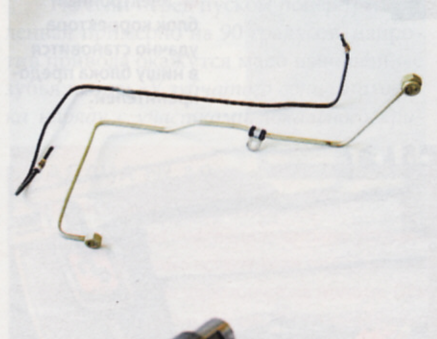
Двигатели «Лады 4×4» ВАЗ-21214 и «Шевроле-Нива» ВАЗ-2123 последний раз модернизировали в августе 2008 года. Что изменилось, выяснил Геннадий Емелькин.

В прошлом году в конструкцию двигателей ВАЗ-21214 и ВАЗ-2123 введены изменения, коснувшиеся гидроопор рычагов клапанов и гидронатяжителя цепи привода ГРМ. Внешне обновленные двигатели отличаются цельнотянутой стальной трубкой диаметром 6 мм, по которой масло поступает к гидронатяжителю цепи. На прежних двигателях это была свертно-паяная трубка диаметром менее 5 мм, начинавшаяся от переходника подвода масла на блоке цилиндров. Новая магистраль берет начало в том месте, куда раньше был ввернут переходник.

Теперь перейдем к гидроопорам рычагов клапанов. Это сложные высокоточные устройства с микронными зазорами. Трем поставщикам прежних изделий так и не удалось добиться стабильного качества. Нарушалась технология изготовления, в прецизионных парах оказывались посторонние частицы, были и дефекты сборки. При затяжке корпуса опоры в теле головки необходимо строго соблюдать заданный крутящий момент 14,7–17,6 Н·м. На заводе за этим следят, но кто поручится за слесаря из сервиса? Если он тянет резьбу от души, корпус гидроопоры деформируется – и зажимает плунжер. Иногда достаточно лишь ослабить затяжку, чтобы работоспособность опоры восстановилась.



Новая (светлая) и старая трубки. Клеммовые наконечники на новой показали себя гораздо более надежными, нежели уплотнительные конусы на старой. При формовке конуса на нем нередко получались складки и трещины, нарушавшие герметичность соединения. Пластмассовые фиксаторы старой трубки порой ломались, она сильно вибрировала и трескалась, из-за утечки масла гидронатяжитель отказывал. Новая трубка жестче, к тому же ее держат металлические скобы с резиновыми вставками, подавляющими вибрации.



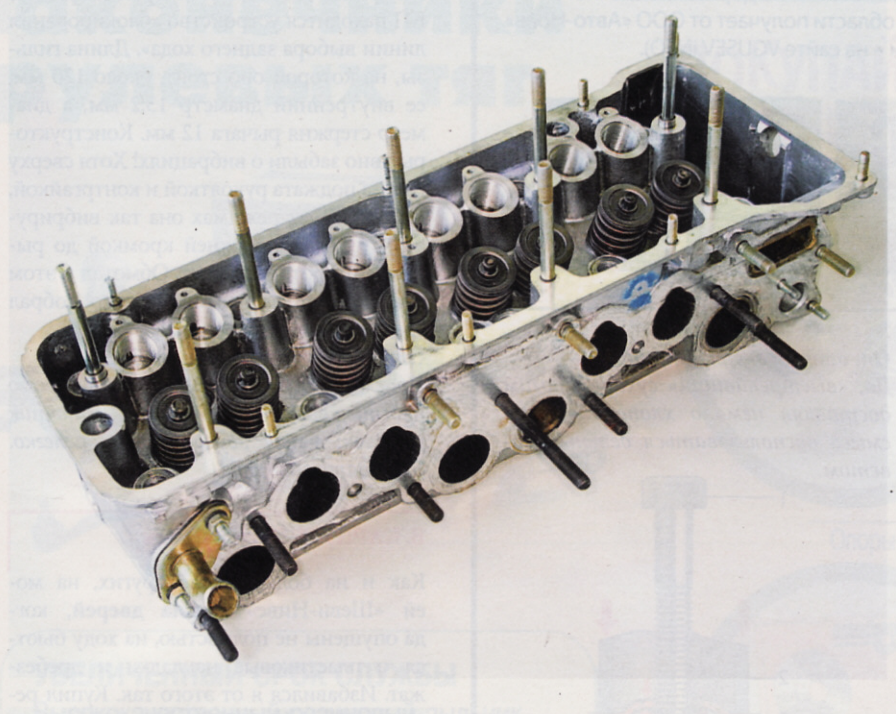


Справа на фото новый гидронатяжитель. Фланец стал толще, снизился риск его деформации и нарушения герметичности стыка. Резьбовое отверстие в корпусе под болт крепления трубки теперь прямое, а не ступенчатое с конической поверхностью для уплотнения соединения с трубкой, как было раньше. Кстати, в качестве крепежного болта использован известный многим перепускной болт от шланга переднего тормоза «Жигулей» (изд. 2101-3506078). Пригодились и две его медные прокладки. Внутренняя же конструкция гидронатяжителя сохранена.



На последних версиях двигателей стоят проверенные временем гидроопоры фирмы INA. Их конструкция сводит к минимуму риск ошибок при сборке головки цилиндров и ее ремонте. В головку цилиндров сначала ввертывают стальную втулку (корпус), а уже в нее устанавливают на скользящей посадке опору. Усилие, которое могло бы деформировать прецизионную пару, исключено в принципе.

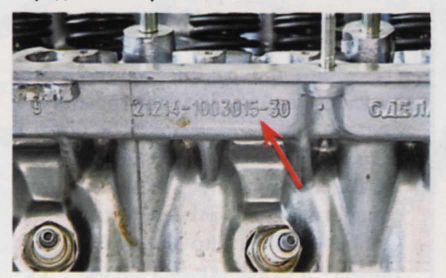
Новая головка получила обозначение 21214-1003015-30. Главные отличия – увеличенный диаметр бобышек и резьбовых отверстий под втулки гидроопор и дренажные каналы для слива из них масла. Посему в производстве заменили оснастку для отливки головки и ввели дополнительную механическую обработку. Остальные размеры прежние.

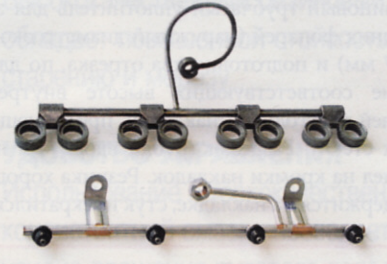




В посадочном отверстии головки под прежнюю гидроопору (на фото – черная) нарезана резьба М18×1,5. Для втулки новой гидроопоры потребовалось посадочное отверстие с резьбой М24×1,5. Старая и новая конструкции не взаимозаменяемы.

Основное обозначение головки выполнено в литье (над свечным отверстием второго цилиндра). Цифры 3 и 0 в конце маркировки указывают на новую конструкцию. Если их нет, перед вами старая.

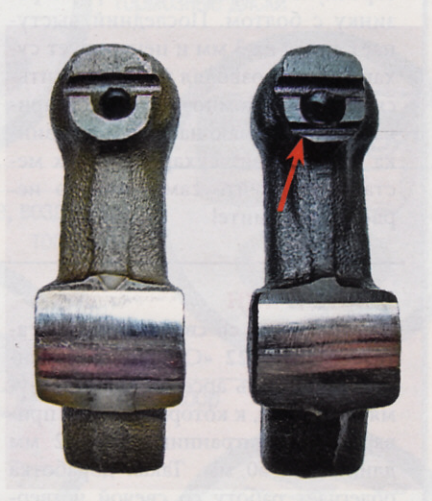






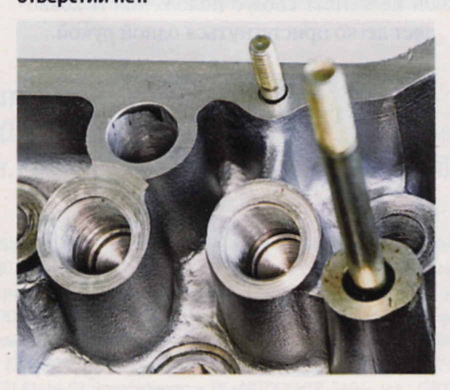
Прежняя рампа для подачи масла к гидроопорам изготавливалась из обычной стали, снабжена алюминиевыми проставками. Материал современной рампы – нержавеющая сталь, призванная продлить срок службы гидроопор. Соединения уплотнены втулками из маслостойкой резины. Рампы не взаимозаменяемы, каждая применяется в своей головке блока.

Для подвода моторного масла к гидроопорам между их корпусами и головкой установлены алюминиевые проставки. По каналу блока цилиндров и головки масло поступает к корпусу подшипников распределительного вала, а затем по трубчатой масляной рампе (тоже скрытой под крышкой ГРМ) – к проставкам гидроопор.

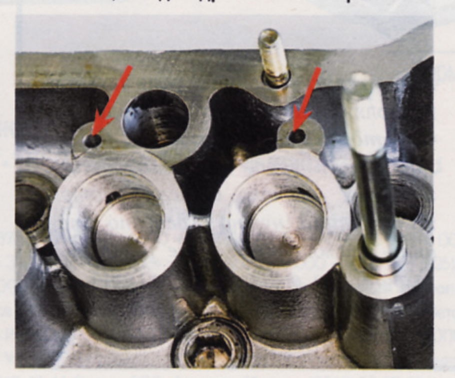


При адаптации рычага клапана к гидроопоре INA диаметр его опорной сферы уменьшили с прежних 12 мм до 11 мм. Во избежание ошибок при подборе деталей у нового рычага 21214-1007116-30 (справа) есть опознавательный знак – дополнительная проточка.

У головки 21214-1003015 резьбовые отверстия под гидроопоры М18×1,5. Дренажных отверстий нет.



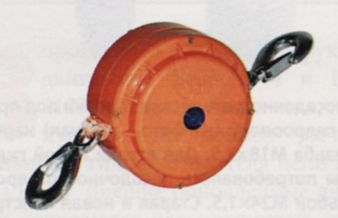
Посадочные отверстия в головке 21214-1003015-30 под корпуса гидроопор INA – с резьбой М24×1,5. Видны дренажные отверстия.



Подведем итог. Если при ремонте автомобиля владелец хочет установить новые гидроопоры, придется заменить головку в комплекте с описанными деталями. При замене старого гидронатяжителя цепи новым понадобится трубка в комплекте с элементами крепления, а переходник подвода масла (дет. 21214-1006204) уже не потребуется. ЗР

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

Сегодня мы отметили два совета. За рекомендации по засухариванию клапана читатель Алексей РОМОДАН из Курганской области получает канистру масла ZIC от южнокорейской компании SK Energy. За советы по доработке свечного ключа Владимир ЖИТЛУХИН из Кировской области получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку (подробности – на сайте VGUSEV.INFO).



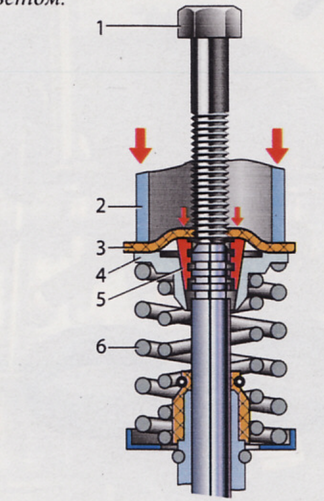





А. РОМОДАН

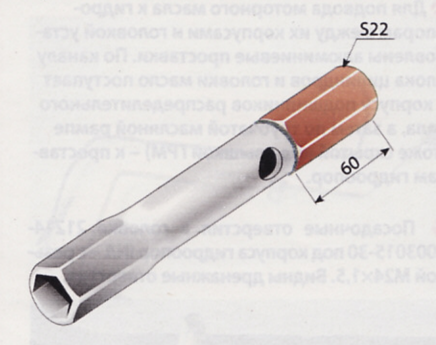
Установить клапаны и не потерять при этом ни одного сухаря – дело даже для ловких рук нелегкое. Хотите его упростить? Нужны обычный засухариватель **2** (или заменяющий его цилиндрический предмет), резиновая шайба **3** диаметром чуть больше, чем у тарелки **4**, и болт **1** с диаметром, как у стержня клапана. В центре резинки нужно сделать отверстие под болт. Действую так. Ставлю на место пружины **6**, на них тарелку и сухарики **5**, а сверху – резинку с болтом. Последний выступает снизу на 3 мм и центрирует сухарики, не позволяя им перекоситься. Венчает композицию засухариватель. Нажимаю на него – и резинка сразу ставит сухарики на их места. Попробуйте сами, немало нервов сэкономите!

От отдела эксплуатации ЗР.
Да, «выстреливший» сухарь многим доставлял немало хлопот – есть смысл воспользоваться дельным советом.



В. ЖИТЛУХИН

Для операций **со свечами на двигателе ЗМЗ-40522** «Соболя» рекомендую пополнить арсенал ключей двумя свечными, к которым сверху приварены шестигранники S = 22 мм длиной по 60 мм. Такая доработка облегчает работу со свечой четвертого цилиндра, отвернуть которую ключом с воротком трудно: колодец свечи расположен между катушками зажигания. В моем варианте вместо воротка – любой ключ на 22 мм. Различие же между ключами в том, что в одном есть штатная резинка-захват, позволяющая извлечь вывернутую свечу из колодца, а в другом захвата нет – этот ключ пригодится, если резиновое уплотнение наконечника свечи крепко прикипело к изолятору. При посадке ключа на свечу уплотнение входит внутрь трубки с натягом – и само выполняет роль захвата, позволяя вынуть свечу из колодца.



От отдела эксплуатации ЗР.
Хотя тут вроде можно обойтись и одним ключом, в него, смотря по ситуации, нужно будет то ставить упомянутый выше резиновый захват, то вынимать его, что довольно неудобно. Да и захват можно испортить.

Б. ЕЗДАКОВ, Москва

Борьба с шумами в салоне «Калины» в журнале обсуждалась не раз. На рычаге КП находится устройство «блокирования линии выбора заднего хода». Длина гильзы, на которой оно стоит, около 120 мм, ее внутренний диаметр 13,2 мм, а диаметр стержня рычага 12 мм. Конструкторы явно забыли о вибрациях! Хотя сверху гильза поджата рукояткой и контргайкой, на некоторых режимах она так вибрирует, что достает нижней кромкой до рычага – и противно зудит. Обмотал в этом месте рычаг изолентой, плотно собрал узел – воцарилась тишина!

От отдела эксплуатации ЗР.
Приемы «шумоглушения» чаще всего просты, вот только найти источник нежелательных звуков порой нелегко. Благодарим автора!

В. КАРПИН, Петрозаводск

Как и на большинстве других, на моей «Шеви-Ниве» **стекла дверей**, когда опущены не полностью, на ходу бьются о пластиковые накладки и дребезжат. Избавился я от этого так. Купил резиновый трубчатый уплотнитель для задних фонарей (наружный диаметр около 7 мм) и подготовил два отрезка, по длине соответствующих высоте внутренней треугольной накладки, прилегающей к стеклу. Разрезал трубки вдоль – и надел на кромки накладок. Резинка хорошо держится на накладке, стук прекратился.

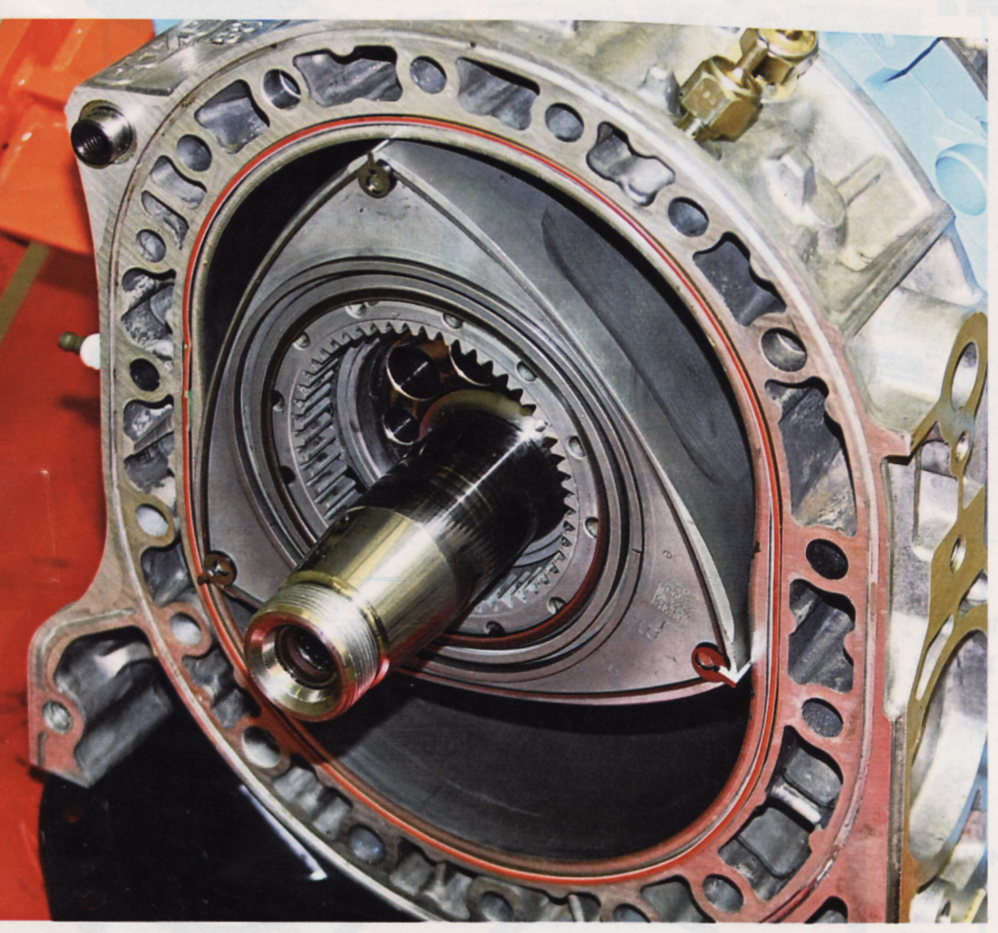
А. ДМИТРЯКОВ, Электросталь Московской обл.

На некоторых авто пользоваться **задними ремнями безопасности** довольно неудобно: одной рукой нужно удерживать убегающий замок, другой – вытягивать на нужную длину ремень и защелкивать. Мое решение – на снимке. Замок с его ремнем устойчиво зафиксирован отрезком гофрированной пластиковой трубки, он не меняет своего положения и позволяет легко пристегнуться одной рукой.



Песни ротора

В разработке роторно-поршневых двигателей сегодня лидирует фирма «Мазда». Методы диагностики ее серийного двигателя Renesis 13B изучал Геннадий Емелькин.



Свечи NGK: слева на фото – нижняя в двигателе RE8C маркирована буквой *L* (Low). Верхняя RE9B обозначена *T* (Top). Кроме того, на торце верхней свечи зеленая метка, на нижней – желтая (по цвету колец на проводах).



Этим компрессометром можно проверить максимальное давление в камере сгорания для каждой из трех сторон ротора и соответствующие обороты. При 200–250 об/мин должно быть около 800 кПа. Минимум – 600 кПа.

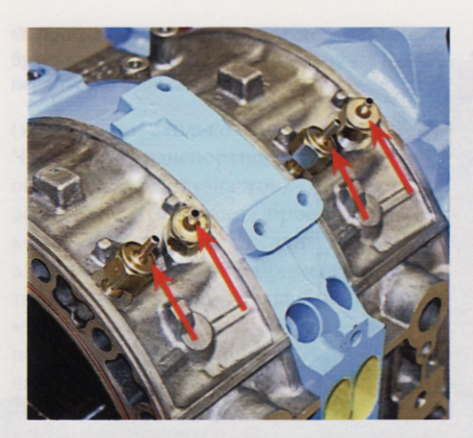


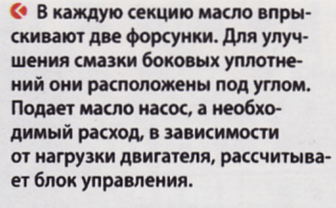
Современный роторно-поршневой двигатель достаточно надежен и экономичен, с системами впрыска топлива и нейтрализации отработавших газов он и в нормы токсичности укладывается. А так как двигатель именно поршневой, то и его диагностика мало отличается от традиционной.

Двигатель Renesis 13B для спортивного автомобиля «Мазда-RX8» выпускают в двух вариантах – базовом (192 л.с.) и повышенной мощности (231 л.с.). Последний можно узнать по дополнительным топливным форсункам, а в VIN-коде машины восьмой символ – 2, 3 или 4. Цифра 3 обозначает европейскую версию, две другие – американские, под разные нормы токсичности. У машины с двигателем 192 л.с. восьмой символ – M или P.

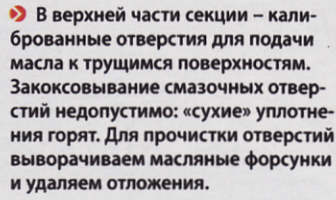
Большинство таких автомобилей у нас – из США, подержанные. И если машина месяца два стояла без движения, то не удивляйтесь, что при повороте ключа стартер молчит: вал якоря закис во втулках. С толкача не заведешь: коробка – автомат. Придется привести в порядок стартер. Работа несложная и недорогая. Что еще может затруднить пуск?

С подсевшей батареей на холоде РПД может не пуститься! Причина в том, что рабочие поверхности обильно смазаны, при пониженных оборотах ротора холодные свечи «заливает». Норма – 186 об/мин и выше, тогда двигатель оживает сразу и масло не успевает навредить свечам. Иногда выручает продувка: если при полностью открытом дросселе включить стартер на 6–8 секунд, блок управления отключит подачу топлива и масла, камеры очистятся. Не помогло – вывернем свечи и прочистим. Если глу-

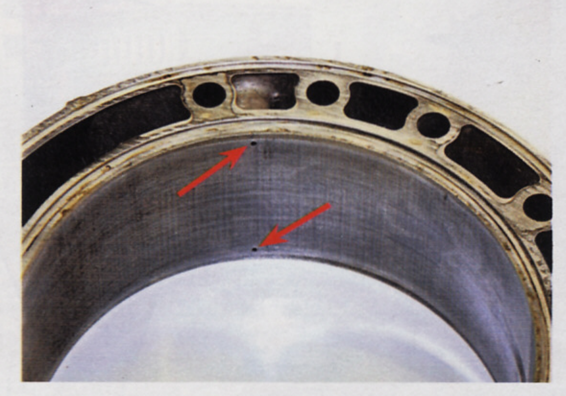


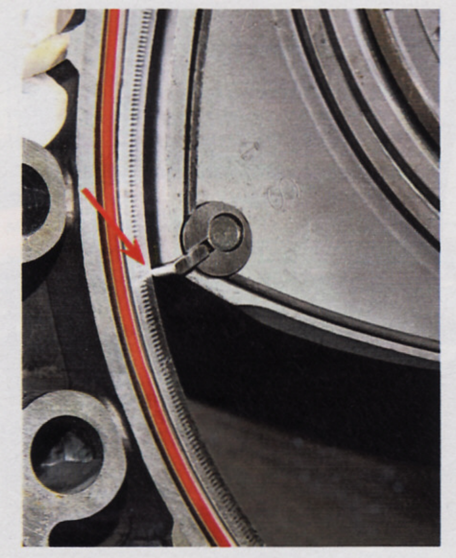


В каждую секцию масло впрыскивают две форсунки. Для улучшения смазки боковых уплотнений они расположены под углом. Подает масло насос, а необходимый расход, в зависимости от нагрузки двигателя, рассчитывает блок управления.



В верхней части секции – калиброванные отверстия для подачи масла к трущимся поверхностям. Закоксовывание смазочных отверстий недопустимо: «сухие» уплотнения горят. Для прочистки отверстий выворачиваем масляные форсунки и удаляем отложения.





Верхние уплотнения – «апексы» – работают в постоянном контакте с внутренней поверхностью секции. «Мазда» рекомендует оригинальные масла вязкостью 5W-30 либо 10W40 серии Dexelia.

По прайс-листу официального дилера комплект уплотнений на один ротор стоит 1200, а набор прокладок на двигатель – 1000 долларов. Если повреждена рабочая поверхность секции или ротора, их заменяют; цена – 1254 и 990 долларов соответственно. Номер двигателя выбит на второй секции, и при ее замене надо вносить изменения в ПТС. Двигатель без навесного оборудования обойдется в 5500 долларов, у неофициалов – дешевле.

шите холодный двигатель, увеличьте обороты до 4000, выждите 10 секунд и, не снимая ногу с педали, выключите зажигание. Камеры сгорания очистятся от остатков топлива, и при следующем пуске смесь будет оптимальной.

Для проверки катушек зажигания используем высоковольтный пробник-свечу (на худой конец обычную свечу). Штатные свечи (NGK либо DENSO) служат 10–15 тыс. км. Наиболее распространены NGK. Комплект из четырех штук с иридиевыми электродами стоит около 440 долларов. В каждую секцию устанавливают две свечи (см. фото).

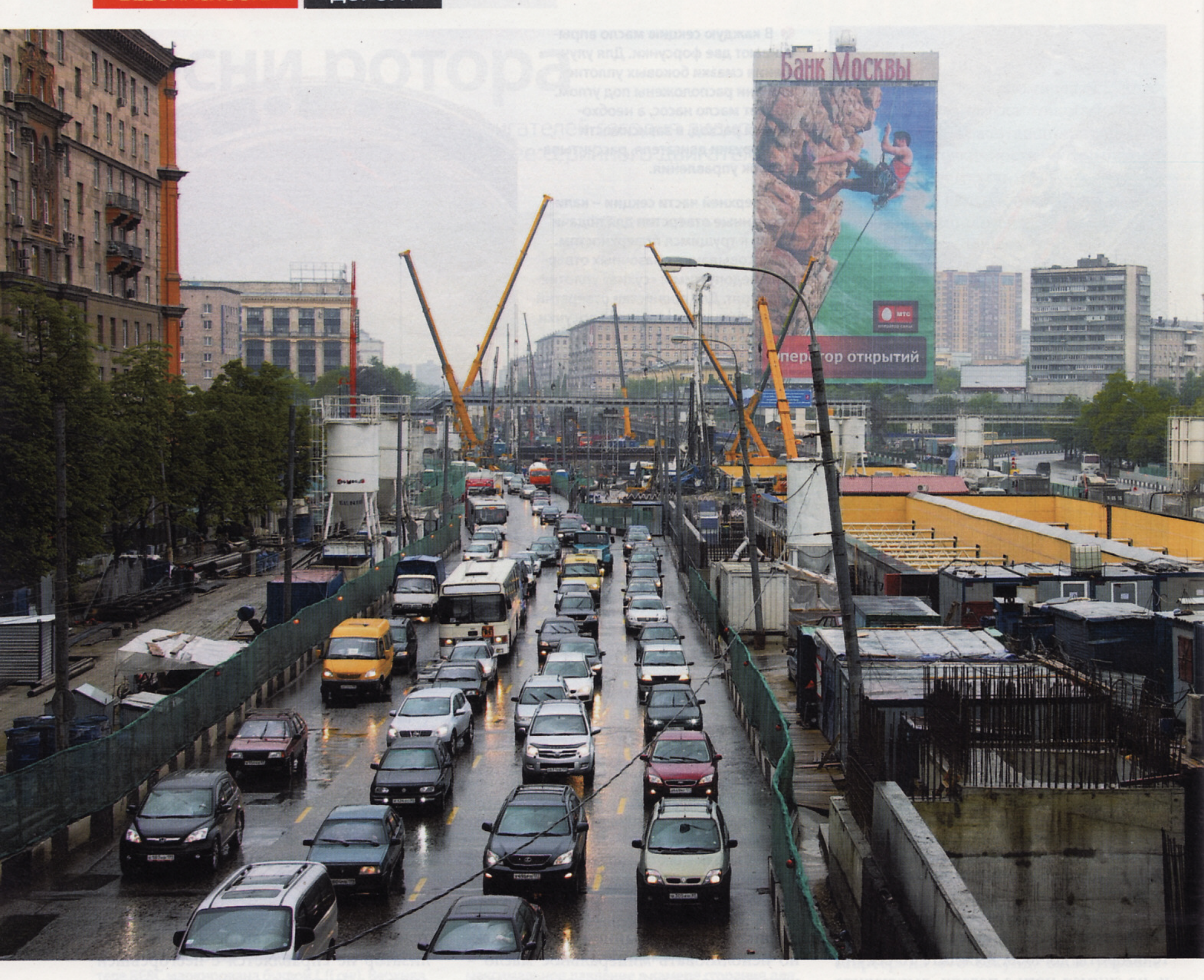
Низкая компрессия тоже затруднит пуск! Для ее контроля есть особый электронный компрессометр, определяющий давление в камере сгорания, образуемой сторонами ротора и поверхностью секции. Если уплотнения закоксовались, виновник беды – моторное масло, не отвечающее специфике РПД. В крайнем случае можно использовать минеральное масло – уплотнения не забьются отложениями. Неподходящая синтетика образует на деталях налет.

Масло в двигателе меняют каждые 5 тыс. км. За его уровнем следит датчик, о минимуме сообщит красная контрольная лампа (не путать с давлением масла, для него свой указатель!). В 231-сильном двигателе есть дополнительный контроль: при нехватке масла блок управления не допустит раскрутки свыше 2600 об/мин. Разница между рисками на щупе – 1,7 л: столько может израсходовать исправный двигатель за 5 тыс. км пробега.

От плохого бензина страдают свечи. Автомобилям из США подходит A92, европейский вариант требует A98. У американских авто есть красный символ в виде кастрюли – он горит, если при движении на холодном двигателе с оборотами свыше 4000 нейтрализатор не справляется с несгоревшей смесью. Лампа погаснет, когда двигатель прогреется.

Чтобы холодный двигатель меньше отравлял атмосферу, необходимо быстро прогреть нейтрализатор. Для этого в выхлопные газы с избытком паров топлива добавляют воздух – в течение минуты электронасос нагнетает его к выпускным окнам. Если насос не включится, блок управления зажжет сигнальную лампу в комбинации приборов. Кстати, чаще всего виновник этой беды – сгоревший предохранитель.

При соблюдении рекомендаций производителя РПД по надежности и ресурсу не уступает традиционным моторам. Используйте высокооктановый бензин и рекомендуемое масло, следите за его уровнем. Это по силам любому! **ЗР**



Вдоль по Питерской…

…а также по Тверской-Ямской и другим столичным магистралям – так хочется прохватить с ветерком! Увы, чаще приходится ползти в бесчисленных пробках. Доколе еще мучиться москвичам и гостям столицы, пытался узнать Игорь Моржаретто.

ПЛАНОВ – ГРОМАДЬЕ

«Для нормального функционирования транспортной системы Москвы необходимо построить в городе порядка 300 километров современных автомагистралей и 10–20 многоуровневых развязок». Эта фраза не первый год кочует из доклада одного чиновника в выступление другого. Надо сказать, словами дело не ограничивается: столица уже лет пятнадцать представляет собой огромную дорожно-строительную площадку. Освобождение от пробок, казалось, вот-вот наступит, но... Сдали МКАД, Третье транспортное кольцо, сооружают новые развязки и магистрали, а скорость перемещения по городу на автомобиле все падает. Часто до нуля... Самое обидное, что напрасными оказываются мучения в пробках, которые непременно возникают в районе транспортных строек. Чего ради столько месяцев глотали пыль, если новое шоссе тоже не едет?

В прошлые годы дорожное строительство в Москве приобрело небывалый размах: новые объекты возникали на карте города чуть ли не ежемесячно. Цифры дорожного строительства потрясали даже искушенных иностранцев – действительно, нигде в мире даже представить не могли, чтобы километр эстакады стоил 700 млн. долларов

Пробка на площади Белорусского вокзала будет как минимум до 2013 года – на эту дату перенесено окончание строительства.

(именно во столько оценили участок Четвертого транспортного кольца в районе шоссе Энтузиастов). Гигантские деньги не избавляют проектировщиков и строителей от досадных ошибок, а город – от пробок. К примеру, на Третьем транспортном кольце почему-то «забыли» построить съезд на Севастопольский проспект, в итоге внутренняя часть эстакады на юге всегда стоит.

ЖИТЬ ПО СРЕДСТВАМ

Экономический кризис заставил московские власти считать деньги. Планы строительства «золотого» Четвертого транспортного кольца, похоже, благоразумно отложили. «В условиях дефицита финансовых ресурсов мы внимательно проанализировали программы дорожно-мостового строительства. Преимущество отдается крупным градообразующим объектам, которые уже строятся, – рассказал руководитель Департамента дорожно-мостового и инженерного строительства города Москвы Александр Левченко. – Прежде всего, это Большая Ленинградка, Звенигородский проспект, транспортное обеспечение делового центра «Москва-Сити». Работы на этих объектах идут полным ходом».

– Волоколамский тоннель, входящий в состав многоуровневой транспортной развязки на Ленинградском проспекте в районе станции метро «Сокол», планируется открыть в 2009 году, – сообщил первый заместитель мэра Москвы, руководитель столичного стройкомплекса Владимир Ресин. – До конца года хотим пустить движение транспорта по Алабяно-Балтийскому тоннелю в сторону улицы Алабяна. В будущем году планируем полностью закончить строительство объекта и открыть сквозное бессветофорное движение от МКАД до Белорусского вокзала.

А там магистраль... упрется в следующую стройку – развязку на площади Белорусского вокзала. Ее по первоначальному плану должны были ввести в строй в этом году, но теперь сроки перенесены на год. Причем это касается только полос движения. Всю инфраструктуру (торговый комплекс, парковки и т. д.) будут достраивать еще долго. Денег нет…

Организацией временного проезда автотранспорта в районе Большой Ленинградки занимались заказчики, подрядчики, гаишники… А вот одного ответственного за этот вопрос нет.



Ради чего автомобилисты месяцами мучаются в строительных пробках, если новая магистраль потом тоже не едет?

Еще до конца этого года планируется завершить строительство магистрали от улицы Народного Ополчения до 3-го Силикатного проезда. Как рассказал А. Левченко, на пересечении проспекта Маршала Жукова с улицей Народного Ополчения возведут две эстакады; третья, в направлении к улице Мневники, будет построена в 2010 году.

Кстати, в конце марта на пересечении улицы Народного Ополчения и проспекта Маршала Жукова открылся тоннель. «Это уже построенный участок Четвертого транспортного кольца, – пояснил А. Левченко. – Мы приступили к строительству очень важной магистрали, которая пройдет от Звенигородского проспекта в сторону делового центра «Москва-Сити».

После сдачи новых объектов приходится исправлять многочисленные ошибки.





На десятки световых табло, установленных в столице, должна выводиться актуальная информация о дорожной обстановке. На этом можно прочитать: «Водители, соблюдайте скоростной режим!». О том, что впереди пробка, ни слова.

Принимать решения, касающиеся организации дорожного движения, могут только специалисты – так принято во всем мире. Причем отвечает за этот вопрос одна организация. У нас пока все иначе…

Между прочим, в этом случае строители ликвидируют еще одну ошибку проектировщиков: небоскребы в «Сити» построили, а вот подъезды к ним оставили на потом… «Потом» наступило очень быстро, а денег в городском бюджете, как оказалось, не хватает. В прошлом году на дорожно-мостовое и инженерное строительство в Москве из городского бюджета было выделено 100 млрд. рублей, а в этом – вроде бы нашли «всего» 45 млрд. Поэтому, как подчеркнул первый заместитель мэра Москвы, руководитель комплекса экономической политики и развития Юрий Росляк, «правительство Москвы рассчитывает на помощь из федерального бюджета при строительстве магистралей и метрополитена».

Увы, несмотря на бодрые заявления чиновников, перспективы неясные. Ведь московский строительный комплекс работает по старинке. «Московский стиль» – это, конечно, высокие технологии, но при этом все обходится очень дорого и делается не слишком эффективно (во всяком случае, сразу после сдачи приходится исправлять многочисленные ошибки). Сможет ли такая система работать в новых условиях? Или мы еще долго не увидим обещанных многоярусных развязок и транспортные потоки будут по-прежнему тут и там упираться в заборы строек? **ЗР**

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Михаил БЛИНКИН, научный руководитель Научно-исследовательского института транспорта и дорожного хозяйства

Во всем мире вопросами организации дорожного движения занимаются специалисты в этой отрасли – инженеры. Ведь это отдельная наука. У нас ее тоже преподают, только вот решения принимают совсем другие люди. В Москве за эти вопросы формально отвечает целый ряд структур: центр организации дорожного движения при правительстве города, дорожные организации, ГИБДД… Реальные рычаги власти при этом есть только у последней да еще у спецслужб, которые обеспечивают безопасный проезд руководителей страны. Поэтому, скажем, в НИИ проектируют новую развязку и сразу – временные варианты организации движения во время строительства, но они остаются лишь в проекте. Реальные пути объезда определяются на месте заказчиком, подрядчиком и руководством ГАИ. Если и учитываются чьи-то интересы, то лишь VIP-персон, которые могут здесь проезжать. В результате складываются странные ситуации. Так, при строительстве участка Звенигородского проспекта огромный жилой комплекс на Карамышевской набережной оказался вовсе без связи с улицей, выезд оттуда был возможен только через несколько дворов.

К выезду готов!

Игорь Моржаретто

Вроде бы каждый, даже начинающий, водитель знает, какие именно документы надо всегда иметь с собой, и, тем не менее, вопросы по этому поводу нередки в редакционной почте. И действительно, тут не все так просто. Основной список документов, которые обязан иметь при себе водитель, изложен в Правилах дорожного движения (п. 2.1.1). Для профессионалов, которые управляют грузовыми автомобилями, автобусами, спецтехникой, есть дополнительный перечень необходимых бумаг (постановления Правительства РФ № 67 от 24.01.2001 года, № 472 от 28.06.2002 года). Но есть и нюансы, которые надо знать – на всякий случай.

Кстати, согласно ПДД предъявлять документы надо по требованию любого сотрудника милиции, а не только инспектора ГИБДД.

Но вот составить протокол за нарушение правил, задержать может только гаишник.

Иногда сотрудники ГАИ пытаются требовать иные документы, скажем, медицинскую справку. Имейте в виду: это незаконно!

Счастливого пути!

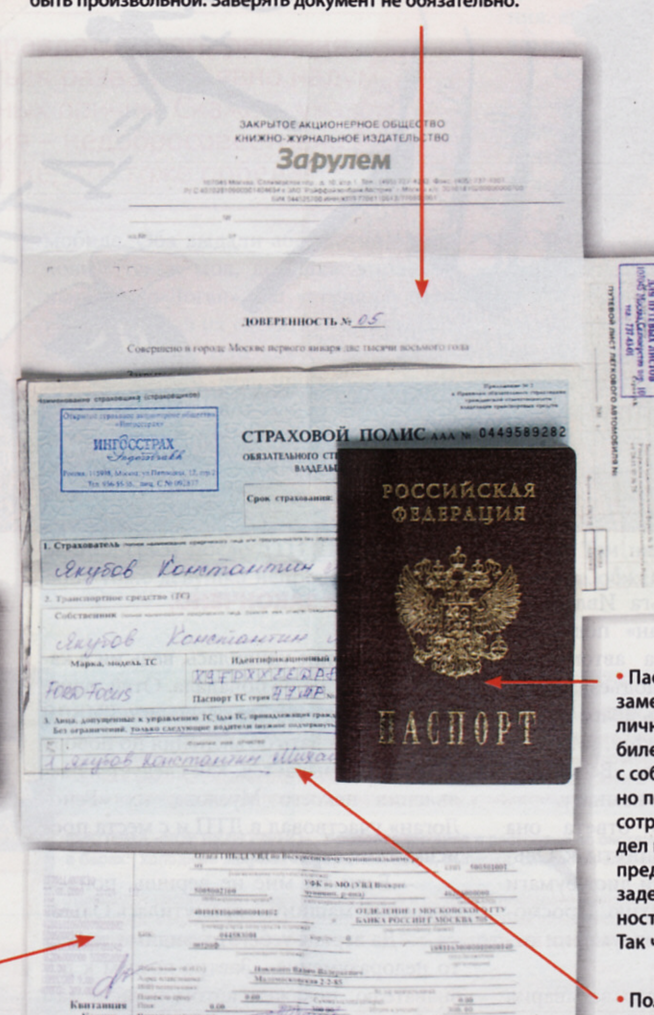
ИТАК, ПРИ СЕБЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО НАДО ИМЕТЬ:

- Водительское удостоверение, подтверждающее право управления транспортным средством соответствующей категории, а в случае, если его забрали, – временное разрешение.

- Документ, подтверждающий право пользования данным транспортным средством в отсутствие его владельца (например, договор аренды или доверенность). Вообще-то, так называемая доверенность на право управления автомобилем с точки зрения даже наших законов – нонсенс (об этом мы писали в ЗР, 2008, № 10), но, раз уж такая практика сложилась, приходится соблюдать установленные правила. В этой бумаге обязательно должны быть указаны место и дата выдачи, кто, кому, что и на какой срок доверяет. Если срок не указан, считается, что доверенность выдана на год. Форма написания может быть произвольной. Заверять документ не обязательно.

- Свидетельство о регистрации (ПТС здесь не работает!) и талон о прохождении государственного технического осмотра, а если есть прицеп – такие же документы и для него.





- В некоторых случаях, оговоренных законом, для управления транспортом нужен путевой лист, лицензионная карточка (например, на перевозку пассажиров) и документы на груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – документы, предусмотренные правилами их перевозки. Кстати, проверять эти документы вправе и работники Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

- Паспорт или документ, его заменяющий (удостоверение личности офицера, военный билет и т. п.) все время таскать с собой формально не надо, но по закону «О милиции» любой сотрудник органов внутренних дел имеет право потребовать его предъявить, а при отсутствии – задержать для проверки личности на три часа (КоАП, ст. 27.5). Так что советуем!

- Полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства (ОСАГО).

- Во многих регионах нашей страны стало модно проводить совместные рейды сотрудников ГАИ и судебных приставов. В связи с отсутствием единой информационной системы настоятельно рекомендуем возить с собой оплаченные квитанции (хотя бы за год), выписанные на уплату штрафа за нарушение ПДД, – в таком случае вы всегда сумеете отмести все обвинения в неуплате. А еще надежнее – не нарушать Правила дорожного движения.

Дело об аварии с одним неизвестным

Когда второй участник аварии скрывается с места происшествия, задача сотрудников правоохранительных органов – найти нарушителя и наказать его по всей строгости закона. Жаль, иногда к ответственности пытаются привлечь ни в чем не повинного человека... Очередное дело расследует заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.



После работы Ольга Ивлева на своем «Рено-Логан» подъехала к дому, оставила автомобиль почти у самого подъезда (благо, в этот раз не пришлось долго искать место). Поднялась на лифте, открыла дверь квартиры и, бросив: «Всем привет!» – направилась в свою комнату.

Однако привычного ответа она не услышала. Через полминуты к Ольге зашел отец, протянул ей лист бумаги и без слов удалился на кухню. Просмотрев депешу, девушка в недоумении отправилась вслед за отцом.

– Ну, рассказывай, что за авария у тебя была. И почему я об этом ничего не знаю?! – строго спросил Ивлев-старший.

СЛЕДСТВИЕ ЗАКОНЧЕНО, ЗАБУДЬТЕ!

Ольга искренне удивилась, ведь ни в какие аварии она не попадала. Отец, однако, рассказал, что его вызвали в ГИБДД и попросили дать объяснения по поводу аварии. Оказывается, как следует из заявления некоего Муслова, их «Рено-Логан» участвовал в ДТП и с места происшествия скрылся.

– Если ты мне не веришь, пойдем осмотрим машину, – возмутилась Ольга.

– Да верю я тебе; это, видимо, какое-то недоразумение... Завтра поедем к дознавателю, покажем автомобиль и там разберемся, – подвел черту ее отец.

На следующий день в назначенное время Ивлевы приехали в отдел розыска полка ДПС ГИБДД УВД ЮЗАО города Москвы. Там их уже дожидался старший лейтенант Русин и некий молодой человек. Им оказался тот самый «потерпевший» Муслов, у которого в ДТП разбили машину. Когда инспектор представил их друг другу, Муслов тут же все «вспомнил»: именно Ольга была за рулем «Рено-Логан», скрывшегося с места аварии! Инспектор понимающе кивнул, что-то пометил в своих бумагах и предложил приступить к осмотру автомобилей. На «десятке» Муслова действительно обнаружились повреждения: помято крыло, разбита фара, поврежден капот. А на бампере машины Ивлевых, оказалось, есть потертость. И если два автомобиля поставить под определенным

углом, повреждения примерно совпадают. Ольга попыталась объяснить, что эти царапины появились еще прошлым летом, когда она, паркуясь возле дома, притерлась к забору.

Инспектор возражений не принял и составил на Ольгу протокол: скрылась, дескать, с места аварии. Затем изъял водительское удостоверение и заявил: через три дня дело будет рассматриваться в Гагаринском суде Москвы, где девушку наверняка лишат прав! Вот так и закончилось следствие – быстро... и беззаконно. Ольга не сомневалась в своей правоте, но как добиться справедливости, когда человек в форме тебя совсем не слышит? Девушка обратилась в редакцию журнала «За рулем».

А БЫЛ ЛИ МАЛЬЧИК?

Посмотрев копии материалов дела, я пришел к выводу, что претензии сотрудников ГИБДД надуманные, а сами материалы составлены безграмотно и с нарушением закона. Например, в схеме происшествия не было привязки к домам, не указано направление движения машин – словом, непонятно, где и как именно произошло ДТП. Со временем аварии тоже неувязка: по словам Муслова, дело было 3 февраля в 2 часа дня. Однако Ольга в это время вместе с сестрой находилась в торговом центре в другом районе. Чтобы расплатиться за покупки, она снимала деньги с кредитной карточки. По нашему запросу в банке выдали документ, подтверждающий, что 3 февраля в 14.10 с кредитной карточки гражданки О. Ивлевой банкомат, находящийся на территории торгового центра, списал такую-то сумму. Кроме того, сестра Ольги, которая сделала покупку, сохранила чек из магазина, на котором указаны дата и время.

Как я уже говорил, время и место рассмотрения дела назначил не судья, а лично инспектор ГАИ. Причем не в районе предполагаемого правонарушения, не по месту жительства нарушителя, а почему-то в Гагаринском суде Москвы. Оттуда документы переслали, куда следовало по закону – в мировой суд столичного района Коньково. Судья 52-го судебного участка Марина Сальникова сразу дала понять, что дело ей неинтересно и времени у нее в обрез. Единственное, что заинтересовало судью, – показания Муслова и его «свидетеля». В качестве последнего выступала подруга нашего «потерпевшего», которая якобы ехала с ним в автомобиле. Оба выдали абсолютно одинаковый текст: мол, девушка, управлявшая «Рено-Логан», не уступила дорогу, врезалась в их «десятку» и скрылась. Саму девушку они как следует не запомнили – все, мол, произошло слишком быстро, – а вот номер машины назвали уверенно. При допросе этих свидетелей выяснился интересный факт: брат Муслова работает инспектором ГИБДД, именно ему «потерпевший» звонил сразу после ДТП. Подруга Муслова тоже девушка непростая – проходит практику в местном ОВД. Случайное совпадение?

Если не удается добиться оправдательного решения по существу, можно попытаться развалить явно надуманное дело на основании формальных причин. Скажем, указав на процессуальные нарушения – недобросовестная сторона их непременно допустит. Что же, это тоже победа!

С большим трудом удалось настоять на том, чтобы в ходе судебного заседания был допрошен наш главный свидетель – сестра Ольги. Но и после ее показаний судья, хотя и разрешила приобщить к делу выписку из банка и чеки, осталась при своем мнении и вынесла решение: лишить Ольгу права управления на полгода!

НЕ СДАВАТЬСЯ!

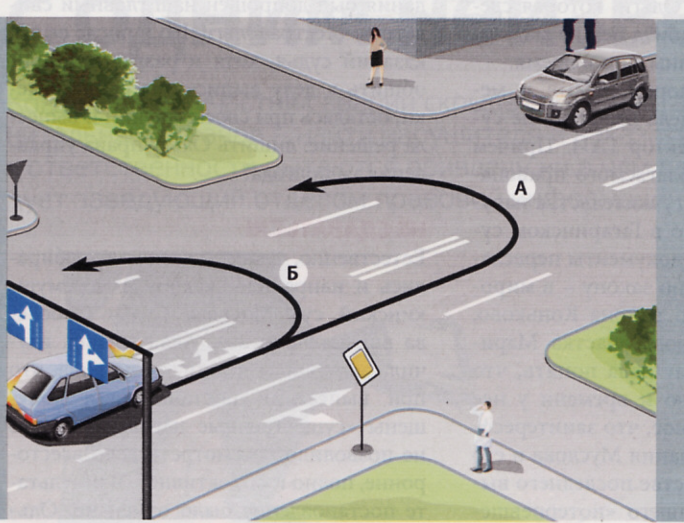
Естественно, сдаваться мы не собирались и направили жалобу в Черемушкинский суд Москвы. Судья Соболева внимательно выслушала Ольгу, изучила материалы дела и установила, что при вынесении постановления допущены «существенные нарушения... что не позволило рассмотреть дело всесторонне, полно и объективно». В результате постановление было отменено. Ольгу не лишили водительского удостоверения, ей не смогут предъявить и материальные требования по ОСАГО.

Остается надеяться, что мировой судья Сальникова сделает надлежащие выводы, получив решение вышестоящего суда... Что же касается инспектора отдела розыска полка ДПС ГИБДД УВД ЮЗАО города Москвы старшего лейтенанта милиции Русина, то тут, похоже, и надеяться не на что. Когда Ольга приехала в отдел ГАИ с оправдательным решением Черемушкинского суда за своим водительским удостоверением, инспектор долго изучал документ, после чего вернул права, но с нескрываемым негодованием заявил: «Ничего, у нас еще есть время на обжалование!».

Он, видимо, не дочитал вердикт, но мы готовы исправить его оплошность. Там написано: «Решение окончательное, обжалованию не подлежит»! **ЗР**

Левый разворот

На современных дорогах встречаются настолько сложные развязки, что попасть на требуемую дорогу сумеет не каждый водитель. А порой и на про-



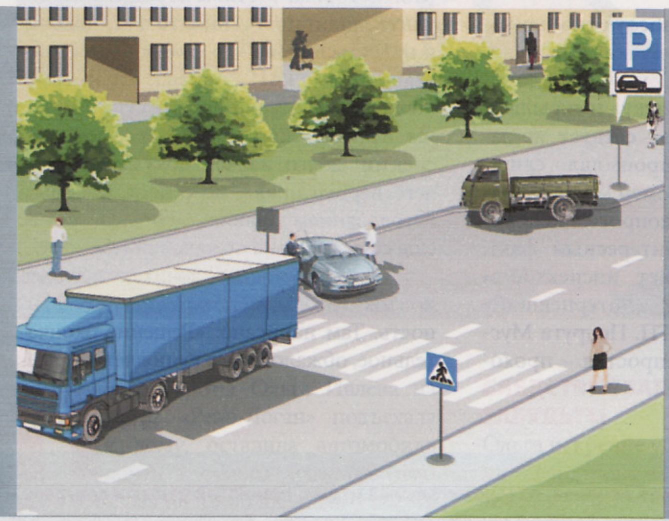


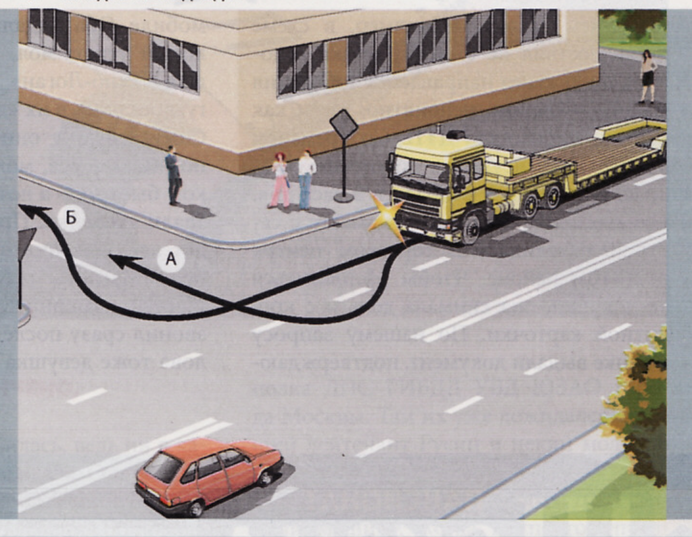
I. По какой траектории можно развернуться?
1 – по любой
2 – А 3 – Б

II. Выполняя поворот налево, водитель пикапа нарушает Правила:
4 – в любом случае
5 – если не пропустит трамвай

III. Кто из водителей правильно припарковался?
6 – водители автопоезда и легкового автомобиля
7 – водители легкового автомобиля и УАЗа (разрешенная максимальная масса не более 3,5 тонны)
8 – водитель автопоезда
9 – водитель УАЗа

IV. Из-за значительной длины автопоезд в поворот не вписывается. Какую траекторию избрать водителю?
10 – любую
11 – А
12 – Б
13 – ни одна не подходит





от пункта 8.6 Правил, согласно которому поворот должен осуществляться таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на стороне встречного движения.

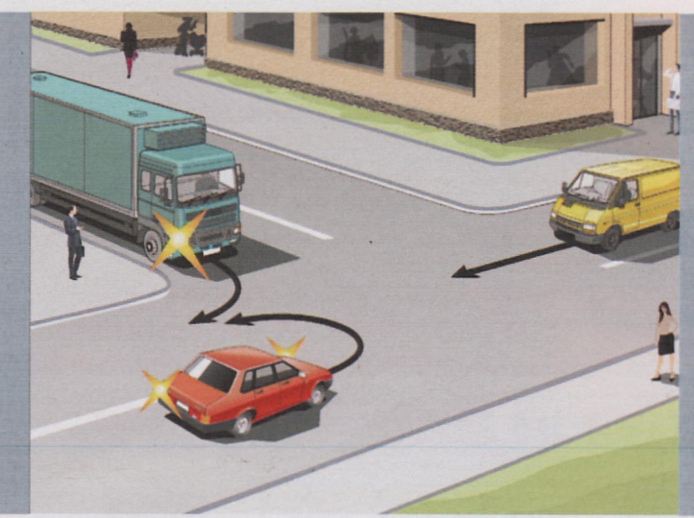
V. Проезжая этот перекресток, все водители должны руководствоваться пунктом 13.11 Правил, согласно которому на перекрестке равнозначных дорог водитель автомобиля обязан уступить дорогу автомобилям, приближающимся справа. Неразрешимая на первый взгляд задача находит свое решение, как только легковой автомобиль въезжает на перекресток и останавливается, чтобы уступить дорогу грузовику, а затем микроавтобусу.

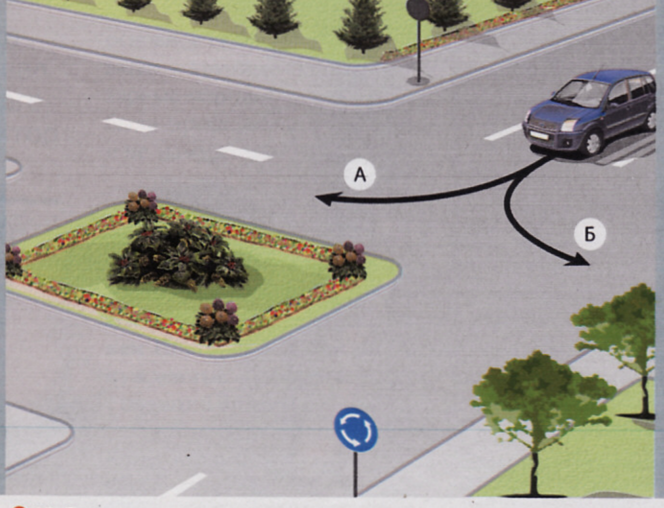
VI. Несмотря на то что перекресток, на котором организовано круговое движение, имеет «квадратную» конфигурацию, водителю разрешено движение лишь в направлении, указанном стрелками (Приложение 1 к Правилам). Въезжать на такой перекресток можно с любой полосы проезжей части (пункт 8.5).

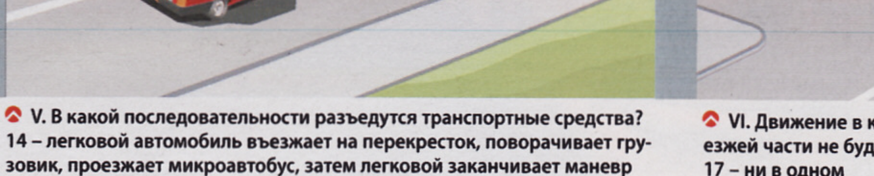
VII. Поскольку трамвай и автопоезд двигаются в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным сигналом светофора, их водители должны уступить дорогу легковому автомобилю, въезжающему на перекресток по зеленому сигналу светофора (пункты 13.5 и 13.6 Правил).

VIII. Примечание к пункту 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения разрешает эксплуатировать транспортные средства, не прошедшие государственный технический осмотр, после регистрации в ГИБДД МВД России или иных органах, определяемых правительством Российской Федерации, в течение 30 суток.

стых, казалось бы, перекрестках можно ошибиться, выполняя тот или иной маневр. В лучшем случае рискуешь попасть под суровый меч правосудия, в худшем – стать виновником аварии. Простую – но только на первый взгляд! – задачу (№ 1) прислала Юлия Позднякова из Екатеринбурга. Как развернуться в предлагаемых обстоятельствах, не нарушив ПДД? Остальные задачи подготовили Дмитрий Митрошин и Олег Воеводов (иллюстрации).





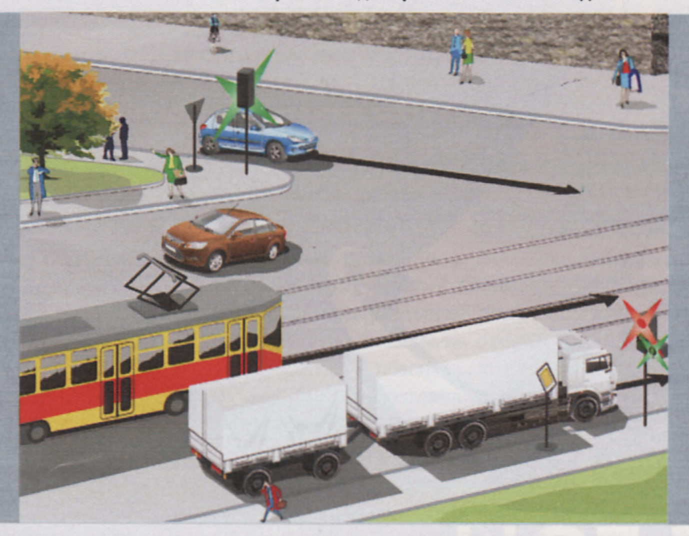


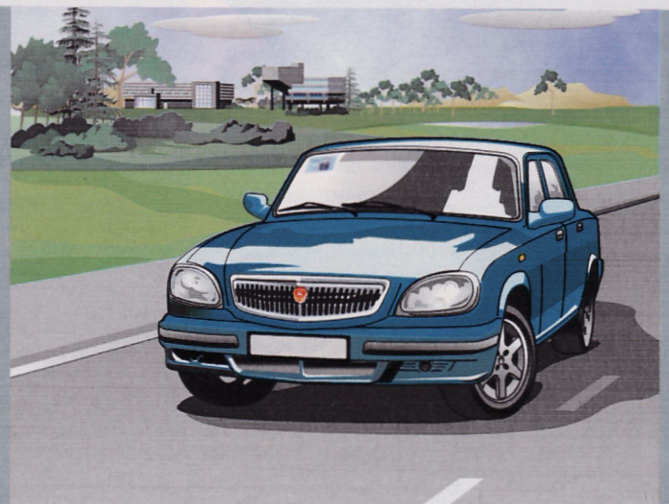
V. В какой последовательности разъедутся транспортные средства?
14 – легковой автомобиль въезжает на перекресток, поворачивает грузовик, проезжает микроавтобус, затем легковой заканчивает маневр
15 – микроавтобус, легковой автомобиль, грузовик
16 – микроавтобус, грузовик, легковой автомобиль

VII. Каков порядок проезда перекрестка?
21 – трамвай одновременно с автопоездом, легковой автомобиль
22 – трамвай, легковой автомобиль, автопоезд
23 – легковой автомобиль, трамвай одновременно с автопоездом

VI. Движение в каком направлении из данного положения на проезжей части не будет противоречить Правилам?
17 – ни в одном 18 – А 19 – Б 20 – в любом

VIII. Разрешается ли эксплуатация транспортных средств, не прошедших государственный технический осмотр?
24 – разрешается в течение 30 суток после регистрации
25 – разрешается в течение 30 суток после регистрации или окончания срока действия прежнего талона техосмотра
26 – не разрешается





Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
2, 4, 8, 11, 14, 18, 23, 24

I. Стрелы разметки 1.18, совмещенные со знаками 5.15.2, показывают разрешенные на перекрестке направления движения по полосам. При этом разметка с изображением тупика обозначает, что поворот на ближайшую проезжую часть запрещен. Поскольку поворот налево на первом пересечении проезжих частей запрещен, то и разворачиваться в данном месте нельзя (Приложение 2 к Правилам).

II. Знак 3.18.2 «Поворот налево запрещен» не запрещает движение в данном направлении грузовым автомобилям разрешенной максимальной массой не более 3,5 тонны, к которым, в частности, относится изображенный пикап (Приложение 1 к ПДД). Однако указанный маневр нужно выполнять с трамвайных путей попутного направления (пункт 8.5 Правил).

III. Знак 6.4 «Место стоянки» с дополнительной табличкой 8.6.5 «Способ постановки транспортного средства на стоянку» требует, чтобы на стоянке размещались лишь легковые автомобили и мотоциклы, ориентированные передней частью к тротуару (Приложение 1 к Правилам). Несмотря на то что вблизи организована стоянка, ничто не препятствует водителю автопоезда остановиться в указанном месте. В частности, остановка непосредственно за пешеходным переходом не запрещена.

IV. Пункт 8.5 Правил предписывает водителю занять перед поворотом крайнее правое положение на проезжей части. Но если габариты транспортного средства не позволяют выполнить это требование, пункт 8.7 допускает отступление от него. Однако нельзя отступать

КАРЛОС ГОН: директора не заменит никто

Известный в мировом автопроме бизнес-боец, руководитель альянса «Рено-Ниссан» Карлос Гон побывал в России, открыв завод «Ниссан» в Санкт-Петербурге и посетив Москву. С ним встретился главный редактор Петр Меньших.

– Для начала хочу попросить подписать для редакции вашу книгу «Гражданин мира». Вспоминаю, что у губернатора Самарской области Владимира Артякова она тоже есть. В свое время он воспринял приход «Рено» на АВТОВАЗ с большим энтузиазмом. Не может ли у него создаться впечатление, что сейчас, по прошествии некоторого времени, Карлос Гон несколько отходит от своих энергичных и напористых действий, медлит?..

– Сложно ожидать повторения событий в совершенно разных обстоятельствах, начиная от самих компаний и кончая экономической обстановкой. Книга эта – о возрождении «Ниссана» и создании альянса «Рено-Ниссан», ключевым для которого было мое пребывание на посту исполнительного директора «Ниссана», полностью независимого в своих решениях. Не было никого, кто указывал бы, что я должен делать. Да, я ощущал большую поддержку, но решения принимал только сам.



Гон и Путин похожи, по крайней мере, в одном: они независимы в своих решениях (церемония открытия завода «Ниссан» в Санкт-Петербурге).

Как и в ситуации с «Ниссаном», «Рено» является акционером – в данном случае АВТОВАЗа, но ответственность за успех компании несет ее директор – господин Алешин. Мы его всячески поддерживаем, подсказываем необходимые ориентиры, называем отправные точки, но никто не может его заменить, как никто не мог заменить меня, когда я возглавлял «Ниссан». Если случится успех, это будет его успех, а если провал – его провал. Конечно, в таком случае последствия коснутся и нас, как компанию-акционера.

Самое опасное – назначив управленца, вмешиваться в его решения. Таков основной урок, который можно было извлечь в свое время из создания альянса «Рено-Ниссан». И здесь, будучи миноритарным акционером, мы не отходим от такого принципа. Не забудем: у нас только 25% плюс одна акция АВТОВАЗа. Мы весьма прозрачны. Когда нам что-либо не нравится, сразу же обращаем на это внимание: начинаются обсуждения в совете директоров, консультации с исполнительным директором. И, естественно, мы уважаем мнения друг друга. Ставки в этой игре для нас так же велики, как и ожидания российского правительства. У нас коллективная ответственность, и распределяется она так: основное ее бремя несет исполнительный директор, затем – крупные акционеры и лишь потом миноритарные акционеры, то есть мы. Это условия, которые были предложены в самом начале, мы их приняли и не намерены от них отступать.

– Как акционеру АВТОВАЗа, вам волей-неволей приходится участвовать в принятии таких решений, от которых зависит сохранение рабочих мест в Самарской области. Подобное можно наблюдать сейчас также на примере ГАЗа и «Опеля» в Нижнем Новгороде. Насколько такие – во многом вынужденные – политические решения эффективны с позиций бизнеса?

– Я не рассматриваю ситуацию под таким углом. Когда нас пригласили в качестве партнеров АВТОВАЗа, мы стали миноритарным финансовым участником. Наша задача – помогать технологиями и опытом управления. С этими функциями мы справляемся. Но нам никто не предлагал стать эксклюзивным иностранным партнером для всей российской автомобильной отрасли. То, что сейчас происходит, нас вовсе не удивляет. Рынок автомобилей в России велик и развивается. Я думаю, на нем не будет тесно двум крупнейшим национальным автопроизводителям с различным зарубежным участием.

Все опасности для АВТОВАЗа на этом пути исходят не от сторонних партнеров, а изнутри. У него есть все для развития, но компания не развивается, хотя занимает доминирующие позиции на рынке – 25% всех проданных в стране автомобилей! И если дополнительно необходимы какие-либо технологии – есть «Рено» и «Ниссан», если нужны ориентиры – мы также способны помочь, требуется помощь в управлении – готовы ее предоставить. Словом, у АВТОВАЗа есть все, что необходимо для движения вперед, но проблема внутри.

– Интересует ли вас участие в СП «Джи-Эм АВТОВАЗ»?

– У нас не было цели полностью замкнуть на себе АВТОВАЗ, мы позитивно относимся к любым формам его эффективного партнерства.

– Концерн «Магна» после покупки «Опеля» становится владельцем масштабного автомобильного производства. Целесообразно ли в таком случае продолжать кооперацию по комплектующим, можно сказать, с новоиспеченным конкурентом?

– Конкуренция не исключает партнерства, особенно когда это выгодно. Мы развиваем наше сотрудничество с конкурентами по многим направлениям, например по трансмиссии и двигателям.



На Каннском фестивале в 2008 году Карлос Гон появился в сопровождении новой модели. «Лагуна Купе» подошла как нельзя лучше.



Парижский автосалон, 2006 год. «Рено» моделью «Колеос» открыл себе доступ в перспективный класс кроссоверов.

– Ну а с какой стороны ожидать прихода поставщиков комплектующих в Россию?

– Считаю, что в России уже сейчас есть база для производителей комплектующих – взять хотя бы АВТОВАЗ. Мы тоже заинтересованы в развитии наиболее конкурентоспособных поставщиков и приветствуем создание совместных предприятий – сочетание российской производственной базы и привнесенных технологий. В сущности, не важно, с какой стороны придут поставщики. Может быть, сразу с двух. Скажем, в альянсе «Рено-Ниссан» у каждого есть свои, причем совершенно разные. Для «Ниссана» они большей частью из азиатских стран – Японии, Кореи и даже Китая, – в то время как для «Рено» это в основном европейские компании.

– Теперь обратимся к автомобилям. Вам не кажется, что концепция «Логана» нуждается в пересмотре?

– «Логан» – не только успешный проект для «Рено», но и пример для других производителей, которые пытаются его копировать. Со временем, когда волна успеха уляжется, появится новый «Логан», безусловно, лучше предыдущего. Но не вижу никакого смысла в пересмотре самой концепции. Речь скорее может идти о модернизации весьма успешного проекта.

– В Санкт-Петербурге, открывая завод «Ниссан», вы заявили о скором появлении недорогой модели в линейке фирмы. Уже думали о ее названии?

– Имя пока не выбрали, так что даже не могу посплетничать по этому поводу. Важнее, что у нас есть представление, каким должен быть этот автомобиль, создаваемый в тесном сотрудничестве с «Рено». Если хотим сделать его доступным, надо снизить затраты на разработку и производство. Для этого есть проверенный путь максимальной унификации компонентов и комплектующих с автомобилями «Рено». Это позволяет найти общих поставщиков, оптимизировать взаимосвязи. А уж потом начнем придумывать имя.

Карлос ГОН (Carlos Ghosn)

Родился в 1954 году в Бразилии. В 1974 году окончил химфак Высшей политехнической школы в Париже, в 1978-м – Высшую горную школу. Работал в компании «Мишлен». С 1996 года исполнительный вице-президент «Рено». В 2001 году – президент и генеральный директор «Ниссан», с апреля 2005-го – президент и генеральный директор «Рено». Признан одним из лучших топ-менеджеров в автомобильной индустрии.

– В прошлом году в Каннах с вами была «Лагуна-Купе». На какой модели вас ожидать во Франкфурте?

– Если вы во Франкфурте на автосалоне, абсолютно не важно, на какой вы машине. Иное дело на кинофестивале в Каннах.

– Однажды вы высказались о гибридах как о надувательстве. Ваша позиция не изменилась?

– Это не совсем так. Я говорил о другом: есть компании, лидирующие в этой сфере, а остальные играют роль догоняющих. В числе последних какое-то время находились и мы. Теперь у нас в альянсе есть гибридные технологии, но наша основная компетенция – электромобили. Здесь мы лидеры.

– В одной из американских статей о российской автомобильной индустрии прочел, что ей нужен свой царь. Вы не хотели бы им стать? И вообще, многое ли зависит здесь от способностей и воли одного человека?

– Так или иначе, ключевой импульс перемен исходит от одного человека – при том, что он прекрасно понимает: один не сможет ничего переменить. То есть процесс всегда инициируется конкретным человеком, но лишь при условии, что он осознает необходимость коллективных действий для реализации своих замыслов.

– В заключение вернусь к вашей книге. Мне очень запомнился рассказ о вашем деде-ливанце, который, 13-летним мальчишкой без гроша в кармане перебравшись в Бразилию, в конце концов возглавил там три производства...

– Да, это важная для меня и моей семьи история. Но, к сожалению, взять у него интервью вы не сможете. ЗР



Обаяние «Мазды»

В конце 2008-го «Мазда» обрела независимость от «Форда», выкупив у него основную часть своих акций. Главный редактор «За рулем» Петр Меньших беседует с новым президентом «Мазды-Европа» Джеффри Гайтоном.

– У нас сейчас много говорят о развитии автомобилестроения на Дальнем Востоке. «Мазде» это интересно?

– Слышал об этом. Однако не стоит забывать, что «Мазда» – относительно небольшой производитель, выпускающий не более 1 млн. автомобилей в год. Чтобы добиться отдачи от масштаба, нам необходимо собирать как минимум 200–300 тыс. машин на одном заводе. Остается, конечно, вариант крупноузловой сборки. Но пока у нас нет планов создавать большие предприятия за пределами Японии. С другой стороны, у «Мазды» в России серьезный потенциал, и в перспективе запуск завода вполне возможен. Прошлый год был лучшим за всю историю компании в России: продажи лишь чуть-чуть не дотянули до 80 тыс. машин. Лидеры – «Мазда-3» и -6, кроссовер CX-7, пикап BT-50.

– А в рамках СП с «Фордом» возможно ли сотрудничество во Всеволожске?

– Для этого необходима широкая унификация выпускаемых там моделей с автомобилями «Мазда». Но об этом речь не пойдет в ближайшие два-три года. Несмотря на успех «Мазды-3», ее продажи не доходят до 100 тыс. машин в год. Да и количество унифицированных деталей у «Мазды» и «Форда» не так велико, что также препятствует реализации подобного проекта.

– В нашем тесте «Мазда-6» выиграла у новейшего «Опеля-Инсигния». Какова доля «Форда» в этой победе?

– Да, у нас есть целые области, в которых мы пересекаемся с «Фордом», в частности, в сфере силовых агрегатов. Существует устойчивый обмен технологиями. Но разработка «Мазды-6» лежит большей частью за пределами этого сотрудничества. Это настоящая «Мазда».

– К «Дженерал моторс» предъявляют претензии: начинил, дескать, «Опель» своими компонентами, отчего качество последнего не улучшилось. Откуда компоненты для «Мазды»?

– Как я уже говорил, большая часть нашего производства сосредоточена в Японии. Там же изготавливаются и компоненты. Конечно, есть крупные поставщики, которые находятся вне нашего региона. Однако, по сути, не так важно, чьи это комплектующие – «Форда» или «Мазды», поскольку для каждой новой модели разрабатывается отдельная компонентная линейка, для которой мы подыскиваем подходящего поставщика. Конечно, в случае крупного производства лучше иметь подходящих поставщиков на месте. Также учитывается унификация с другими моделями.

– Ваш модельный ряд несколько отличается от линеек других производителей. Какова стратегия его развития – собираетесь ли открывать новые сегменты?

– Конечно, мы стремимся создавать новые интересные модели, отвечающие нашей философии. Для каждой есть свой целевой рынок. Например, CX-9 не везде будет востребован, однако в определенных странах есть устойчивый спрос на него. Чем шире целевой рынок, тем лучше. Это во многом сказывается и на дизайне.

– По мнению нашего испытателя, новая «Мазда-3» стала более комфортной



Водородная «Мазда RX-8» – имидж компании, смотрящей в будущее.



Джеффри ГАЙТОН (Jeffrey Guyton)
Родился в 1967 году в США; химик по первому образованию, востоковед и управленец – по второму. Шесть лет прожил в Японии, в совершенстве владеет японским. В «Мазде» с 2000 года, в 2003-м стал вице-президентом, с марта 2009-го – президент «Мазда мотор Европа».

в ущерб драйверским качествам. Это тенденция?

– Мы старались сделать «Мазду-3» более утонченной и совершенной. Большое внимание уделили шумоизоляции. По ощущениям от вождения, машина стала более рафинированной. Некоторые характеристики изменили, следуя предпочтениям большинства покупателей сегмента С.

– В России «Мазда» воспринимается как модный, но недорогой автомобиль. Сохранятся ли эти качества?

– Сейчас на российском рынке полная неразбериха с ценами. Где-то торгуют по ценам 2008 года, где-то – 2009-го… «Мазда» сохранит имидж доступной (и достойной) альтернативы премиум-сегменту.

– Почему к нам не поставляете автомобили с дизельными двигателями?

– У меня сложилось ощущение, что в России покупатели больше ориентированы на бензиновые автомобили. Как только мы почувствуем, что на дизели появился устойчивый спрос, предложим их покупателю.

– Каковы ваши установки для российского представительства?

– Особую ставку в ближайшее время будем делать на «Мазду-3», как на самую продаваемую модель. Мы хотим работать с дилерами по франшизе, которую они выбирают. И первое, на чем я сфокусировался бы, – это не количество дилеров, а качество их работы.

– Чем удивит «Мазда» в будущем? Может, сочетанием роторного двигателя и электропривода?

– Мы действительно испытываем «Мазду-5» с электромотором и роторно-поршневым двигателем. Пока это только эксперимент. Совсем недавно поставили в Норвегию первый роторный автомобиль на водороде. Это одна из технологий будущего. РПД, как оказалось, наиболее удачно сочетается с водородной установкой.

– Модель RX-8 – это успех или провал?

– Ситуацию с этой моделью я описал бы так: во-первых, она приносит прибыль, а во-вторых, что даже более важно, она выражает философию марки. Ее нельзя рассматривать глазами сегодняшнего потребителя – необходимо вернуться к моменту ее выхода и представить себе «Мазду» того периода. Работа над роторным проектом обогатила инженерный потенциал «Мазды», к нам пришло много талантливых профессионалов. Этот проект внутренне сплотил компанию.

– Еще раз поздравляем вас с победой «Мазды-2» в Гран-при «За рулем»-2009 и желаем удачи «Мазде-3» в Гран-при-2010. ЗР



Новая «Мазда-3» готова побороться за звание лучшего автомобиля в Гран-при «За рулем»-2010.

Автомобильные регионы

Как выглядят российские республики и области в свете автомобильной статистики, анализируют Игорь Моржаретто и Сергей Удалов.

В 2008 году Россия вышла на второе место в Европе по продажам автомобилей. Увы, дело прошлое, но бум продаж легковых автомобилей, который продолжался почти 10 лет, не прошел бесследно: автопарк вырос и количественно, и качественно. Естественно, изменился и такой важный показатель, как обеспеченность населения автомобилями (число машин на 1000 жителей), – он начал активно расти. Так, в стране за последние четыре года средневзвешенное значение этого показателя выросло практически на 50 пунктов (со 167 до 226). То есть если в 2005 году один автомобиль приходился на шесть россиян, то в прошлом – был у каждого четвертого. Отметим, что раньше на такое изменение требовалось около десятилетия. А в двух городах, Москве и Санкт-Петербурге, средняя обеспеченность приблизилась к европейскому значению.

Калининградская область, Приморский край, Сахалин и Камчатская область опережают подавляющее большинство регионов центральной части России.

Высокая концентрация автомобилей – видимо, следствие транзитного статуса регионов.

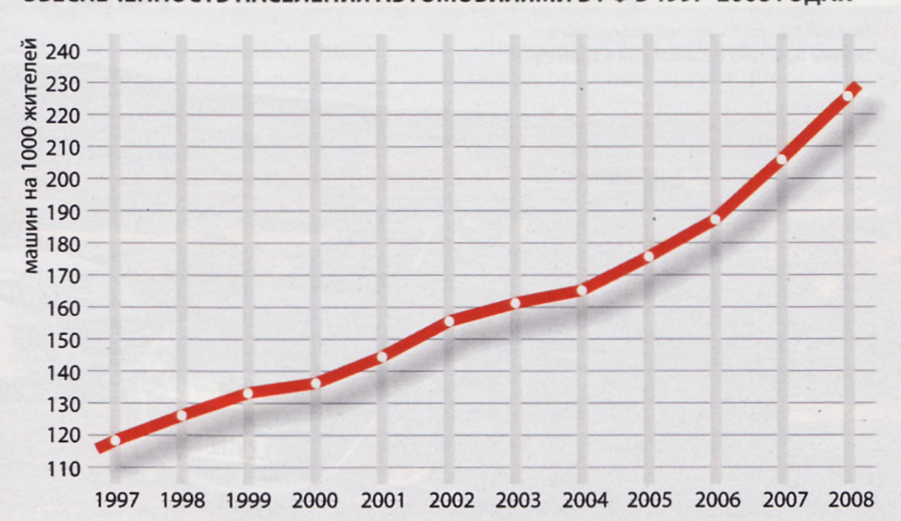
Самые скромные результаты – у северокавказских республик, хотя и там в последние пару лет автопарк рос – пусть скромно, но стабильно. **ЗР**

На трех москвичей приходится один автомобиль. Москва – лидер рейтинга.

ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЯМИ В РЕГИОНАХ РФ

Место	Регион	Машин на 1000 жителей
1	Москва	304
2	Санкт-Петербург	303
3	Калининградская область	296
4	Московская область	294
5	Сахалинская область	284
6	Приморский край	279
7	Камчатская область	273
8	Тюменская область	273
9	Ленинградская область	272
10	Магаданская область	256
11	Республика Карелия	255
12	Самарская область	250
13	Краснодарский край	250
14	Свердловская область	249
15	Смоленская область	245
16	Тульская область	244
17	Новосибирская область	243
18	Липецкая область	242
19	Воронежская область	235
20	Вологодская область	234
21	Республика Башкортостан	233
22	Оренбургская область	231
23	Калужская область	230
24	Республика Адыгея	227
25	Псковская область	225
26	Курганская область	222
27	Красноярский край	221
28	Ростовская область	219
29	Рязанская область	217
30	Ставропольский край	216
31	Новгородская область	215
32	Астраханская область	213
33	Республика Хакасия	213
34	Белгородская область	211
35	Челябинская область	210
36	Тверская область	208
37	Республика Алтай	204
38	Саратовская область	203
39	Алтайский край	203
40	Тамбовская область	202
41	Омская область	202
42	Костромская область	202
43	Волгоградская область	200
44	Республика Коми	200
45	Забайкальский край	200
46	Орловская область	197
47	Кемеровская область	196
48	Республика Татарстан	196
49	Курская область	196
50	Мурманская область	195
51	Нижегородская область	194
52	Ульяновская область	194
53	Томская область	193
54	Иркутская область	192
55	Владимирская область	192
56	Удмуртская Республика	192
57	Пермский край	192
58	Карачаево-Черкесская Республика	190
59	Амурская область	189
60	Пензенская область	187
61	Кировская область	186
62	Ярославская область	185
63	Республика Бурятия	185
64	Республика Калмыкия	183
65	Республика Северная Осетия (Алания)	183
66	Архангельская область	177
67	Хабаровский край	167
68	Республика Мордовия	167
69	Ивановская область	162
70	Республика Саха (Якутия)	156
71	Республика Марий-Эл	148
72	Кабардино-Балкарская Республика	146
73	Еврейская АО	135
74	Чувашская Республика	133
75	Брянская область	123
76	Республика Тыва	120
77	Республика Ингушетия	94
78	Чукотский АО	79
79	Чеченская Республика	75
80	Республика Дагестан	71
	Среднее значение	225,7

ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЯМИ В РФ В 1997–2008 ГОДАХ





Пассажирский «Турнео» весьма эффектен снаружи и имеет богато оснащенный, просторный, комфортабельный салон. В варианте LWB возможна восьмиместная модификация с тремя рядами кресел.

пассажирский «Транзит». Логику понять сложно, остается запомнить.

Появилась у «Коннекта» и бензиновая версия 2,0 л, 138 л.с., даже с четырехступенчатым автоматом, но только для США, куда машину впервые начнут поставлять этим летом. А в следующем году на североамериканский рынок обещают выпустить и электромобиль, разработанный совместно с компанией «Смит электрик вииклз». Электродвигатель мощностью 50 кВт обеспечивает максимальную скорость 113 км/ч и запас хода 160 км. Полная зарядка литий-ионной фосфатной батареи емкостью 21 кВт·ч осуществляется от бытовой розетки за 6–8 часов.

О ценах на момент подготовки материала было сообщено лишь, что они «будут конкурентными». Остается надеяться, что, несмотря на расширенное оснащение, удорожание «Коннекта» будет минимальным, ведь выпускают его на заводе «Отосан» в Турции, вне зоны дорожающего евро. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FORD TRANSIT (TORNEO) CONNECT	
	SWB	LWB
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4275	4525
ширина	1795	
высота	1815	1980
база	2664	2912
колея спереди/сзади	1505/1552	
дорожный просвет	166	
Радиус поворота, м	5,5	5,9
Конструкция	с несущим кузовом	
Снаряженная масса, кг	1392 (1485)	1437 (1567)
Полная масса, кг	2040/2240 (2120)	2260/2340 (2330)
Грузоподъемность, кг	607–843 (625)	592–902 (763)
Объем грузового отсека, л	2800/3400	3700/4300
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60	
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ зависимая рессорная	
Рулевое управление	речное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	195/65R15, 205/55R16, 225/40R18	

Двигатель (для всех вариантов кузова)			
Марка	Duratorq TDCi		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	8		
Рабочий объем, см³	1753		
Мощность, кВт/л.с.	55/75	66/90	81/110
при об/мин	4000	4000	3500
Крутящий момент, Н·м	175	220 (240*)	250 (280*)
при об/мин	1800	1750	1500–3200
Расход топлива**, л/100 км: загородный цикл	5,5	5,5	5,2
городской цикл	7,8	7,9	7,6
смешанный цикл	6,3	6,4	6,0

*В кратковременном режиме Overboost.
**Расход топлива приведен для Tourneo Connect SWB.

В списке опций и задние двери, распахивающиеся на 250°. Для предотвращения соударения на кромке боковой двери есть пластиковая накладка.



Даже у компактной версии SWB размеры багажного отсека составляют 1760×1226 мм, что позволяет загрузить в него поперек две европалеты.



В качестве опции для компактной версии с распашными дверями предлагают люк. Для погрузки-разгрузки длинномеров поперечина сделана съемной.



Проселочный курьер

В России начались продажи полноприводного «Фольксвагена-Кэдди». Юрий Нечетов опробовал новинку на… горнолыжной трассе. Фото автора.

Зимние виды спорта здесь ни при чем, просто местом представления «Кэдди фор-моушн» были выбраны склоны подмосковного лыжного комплекса. Другой сюрприз – экзотическая комплектация «Трампер» (Tramper) для путешествий.

Для начала с рулеткой под машину: 150 мм просвета под стальной защитой моторного отсека. А к тому еще длинный передний свес (угол въезда всего 15°) и скромная дорожная резина 195/65R15. Негусто…

Впрочем, этот набор соответствует возможностям силового агрегата: 1,9-литровый турбодизель ниже полутора тысяч оборотов еще спит и умеренные 250 Н·м выдает только ближе к двум тысячам. Ну и как бы он провернул большие и зубастые внедорожные колеса в отсутствие раздатки с пониженным рядом? Да никак! И даже шесть ступеней новой образцово четкой механической коробки (на переднеприводной версии коробка пятиступенчатая) не помогут. Зато она помогает экономить топливо: средний расход 6,7 л/100 км – отличный результат для полноприводника!

По скользкому глинистому спуску «Кэдди» ползет вниз, совершенно не сообразуясь с моими попытками избежать промоин и бугров – защита то и дело скребет по неровностям. Теперь подъем, передние колеса буксуют... Уловив рассогласование скоростей вращения на разных осях, блок управления активирует расположенную у заднего редуктора муфту «Халдекс» четвертого поколения. Масло из гидроаккумулятора, куда его накачивает электронасос под давлением 30 бар, подается на поршень, сжимающий пакет фрикционных дисков. Последние находятся в масляной ванне и, в отличие от обычного сцепления, допускают довольно продолжительную пробуксовку – в зависимости от ее степени на задние колеса подается от 0 до 100% крутящего момента двигателя.

Полноприводник выпускают в следующих вариантах: грузовой фургон «Кастен», универсальный «Комби» и пассажирский пяти- или семиместный «Лайф». Доплата в 135 200 руб. за полный привод могла бы выглядеть привлекательно – но для легкового автомобиля. А рабочих лошадок в России покупают числом поболе, ценою подешевле. Здесь «Кэдди» едва ли выбьется в лидеры: за утилитарный «каблучок», правда, полноприводный и от именитого производителя, просят 832 000 руб. (21 914 евро в Германии). ЗР



Volkswagen Caddy 4Motion Life

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ:	
Размеры, мм:	
длина	4405
ширина	1794
высота	1866 (1846)*
база	2682
колея спереди/сзади	1537/1512
дорожный просвет	150
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1698–1776 (1560)
Полная масса, кг	2280
Грузоподъемность, кг	582–504 (720)
Объем багажника, л	3020/920/190 (3200)
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,9 (13,7)
Максимальная скорость, км/ч	164
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,8 (5,6)
городской цикл	8,2 (8,1)
смешанный цикл	6,7 (6,6)

ДВИГАТЕЛЬ:
ТД, Р4, 16 клапанов, 1,9 л, 77 кВт/105 л.с. при 4000 об/мин, 250 Н·м при 1900 об/мин, расположен спереди поперечно.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная с подключаемым задним мостом, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/зависимая рессорная; тормоза – дисковые, спереди вентилируемые; шины – 195/65R15.

*В скобках – данные грузовой версии Kasten.

«КЭДДИ»-ПУТЕШЕСТВЕННИК

Комплектация «Трампер» пассажирской модификации «Лайф» оборудована столом, парой кресел и монтируемой на поднятую пятую дверь палаткой. Поверх сложенных кресел раскладывается двуспальная кровать размером 2,0×1,1 м. Окна закрыты от нескромных взглядов занавесками и подвесными сумками. Цена в России – 1 202 800 руб.





На случай диагонального вывешивания предусмотрена электронная блокировка. После серьезного раздумья тормоза прихватили вращающиеся в воздухе колеса, и «Кэдди» все-таки преодолел препятствие.



Ежедневник

На чем только не возят пассажиров в России! Разношерстные «газели», «спринтеры», «транзиты» давно обосновались в городах и все шире осваивают пригородные магистрали. Готов ли конкурировать с ними российский «ИВЕКО-Дейли»? Репортаж с маршрута ведут Денис Арутюнян и Сергей Клочков. Фото: Георгий Садков.

Подчеркиваем: автобус действительно российский. Из Италии в нашу страну такие машины не поставляют, их делают на нижегородском заводе СП «Савеко», построенном при участии ИВЕКО и компании «Самотлор-НН». Здесь цельнометаллический фургон «Дейли» обретает остекление, отделку пассажирской части, кресла и дополнительную климатическую установку. Сегодня автобусы предлагают в двух вариантах: 26-местный городской и туристический на 18 посадочных мест. В дальнейшем нижегородцы планируют выпускать городской автобус «Перспектива» с кузовом собственной разработки и более удобным салоном.

Главные достоинства новичка – простор и комфорт. Чтобы оценить их, представим себя в роли пассажира, заняв место в салоне. На сдвижную дверь с широкой подножкой обратят внимание все: удобно. Правда, распахивается она не до конца – мешает ограничитель. Его установили, чтобы уместить еще одно посадочное место. Все кресла расположены по ходу, а расстояние между ними, как, впрочем, и форма, позволяет забыть о спартанских условиях старых микроавтобусов. Потолок высоченный, можно встать в полный рост. Этой особенностью воспользовались конструкторы: в городском варианте «Дейли» может увезти не только 19 сидящих пассажиров, но и семерых стоящих. Для них предусмотрели прочные поручни (в туристической версии здесь багажные полки).





IVECO DAILY

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ:

Размеры, мм:	
длина	7012
ширина	1996
высота	2785
база	3950
Снаряженная масса, кг	3398
Полная масса, кг	5192
Количество мест для сидения/всего	19/26
Максимальная скорость, км/ч	140
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	70

КОНСТРУКЦИЯ:
рамная.

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, P4, 3,0 л, 107 кВт/146 л.с. при 3500 об/мин; 350 Н·м при 1400–2600 об/мин; расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвеска – независимая торсионная/зависимая на продольных рессорах; тормоза – гидравлические дисковые вентилируемые/дисковые; ABS + EBD; шины – 195/75R16.

Аккуратная панель со множеством отсеков, широкий диапазон регулировки водительского сиденья, удобные и логичные органы управления – что еще нужно водителю автобуса? Только солярка!



На ходу от «Дейли» также в основном положительные эмоции. Порожнюю машину трехлитровый турбодизель тянет так бодро, что не возникает сомнений: даже с полной загрузкой недостатка динамики не будет. Отщелкивая передачи, радуешься четкости механизма, удобному рулю, отличной обзорности и неплохой маневренности. Кажется, посади сюда любого водителя легковушки, и он за десяток минут освоится. Недовольство вызывает лишь подвеска: автобус без пассажиров

НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ

Прародитель городского автобуса – цельнометаллический фургон «Дейли». В 16-кубовый кузов можно загрузить почти 3 тонны груза. Есть и облегченная версия с 2,3-литровым 116-сильным мотором и односкатными задними колесами, в нее войдет 12 кубометров или 1,8 тонны. Однако и она не вписывается в разрешенные для водителей категории В 3,5 тонны. Стоимость фургонов – от 22 до 28 тысяч евро в зависимости от исполнения. Полная гамма продукции «Савеко» включает также эвакуатор, реанимобиль, тентованный, промтоварный и изотермический фург оны и многое другое.



Все 19 пассажирских мест «Дейли» (четыре остались за кадром) готовы предоставить достойный комфорт.





В штатную комплектацию «Дейли» включили тахограф. А вот «музыку» придется устанавливать самому.

Заботу о пассажире – широкую подножку и ступеньку – многие оценят по достоинству. Да и поручень у входа совсем не лишний.

ощутимо трясет на любой кочке, а лежачие полицейские отдаются гулкими ударами.

Несмотря на экономическую нестабильность, пассажирские машины пользуются неплохим спросом как в частном сегменте, так и в корпоративном. У «ИВЕКО-Дейли» есть хороший козырь: он готов занять нишу между микро- и полноразмерными автобусами. Значит, новичка ожидает неплохое будущее, тем более что он демонстрирует задатки надежного партнера, готового к неустанному ежедневному труду. Ведь daily в переводе – ежедневный. ЗР



Уральские новинки



Автозавод «Урал» представил самосвал с увеличенным кузовом на шасси «Урал-6563» (колесная формула 8×4, грузоподъемность 25 т). На автомобиле стоят турбодизель ЯМЗ-7511 и механическая 9-ступенчатая коробка передач. Платформа с задней разгрузкой имеет объем 21 м^3 и может откидываться на угол до 50°.

Еще одна новинка – бетоносмеситель на шасси «Урал-63685» (6×4, полная масса – 33,5 т). Объем барабана – 14,40 м^3, максимальный объем перевозимой бетонной смеси – 9 кубов. Двигатель – 300-сильный ярославский турбодизель.

«Титан» поднял 3 тонны

«Мазда» обновила ряд «титанов», которые теперь могут брать на борт 3 тонны полезного груза. Благодаря новой роботизированной коробке передач, работающей как в автоматическом, так и в ручном режимах, и переходу в следующий класс грузовиков, новинка уже сейчас выполняет японские нормы по экономичности 2015 года.





Два этажа – два мотора

Знаменитый лондонский автобус стараниями фирмы «Ривольв текнолоджиз» (Revolve Technologies) станет гибридным. Даблдеккер «Райтбас-Джемини 2 HEV» (Wrightbus Gemini 2 HEV), несмотря на свои внушительные размеры и массу, обходится 2,4-литровым дизелем, позаимствованным у «Форда-Транзит». Остальное делает электричество. При этом удалось довести расход топлива до 28,2 л/100 км – это невероятно мало для двухэтажного монстра.

Студенты против дворников

Кафедра «Автомобили и тракторы» появилась в Тольяттинском политехническом институте 35 лет назад. Именно в этом вузе получали образование ведущие специалисты и руководители ВАЗа. А теперь здесь возобновило работу студенческое КБ, которое разрабатывает в том числе коммерческий транспорт. Например, коммунально-дорожный автомобиль, способный заменить не одного дворника со скребком и лопатой!



КОРОТКО

Удивительно, но прожорливый «Форд-F150» по сей день остается самым популярным американским грузовиком: он и в 2009 году выбран грузовиком года. Однако, если будет принят план президента Барака Обамы по повышению экономичности выпускаемых авто, в 2016 году этот (или подобный) пикап лишится шансов даже на производство.



Целая сотня маршруток «Фольксваген-Крафтер» с осени начнет перевозить жителей Санкт-Петербурга. Дизельные двигатели мощностью 109 или 164 л.с. обеспечивают машинам завидную экономичность. Уже в базовой комплектации «крафтеры» оснащены системой стабилизации ESP, заметно повышающей их безопасность. Остается проверить, хватит ли жесткости кузова и прочности подвесок для эксплуатации на улицах северной столицы.



«Скания» представила в Вене концепт гибридного автобуса «ОмниЛинк», работающего на этаноле и электричестве. Спирт помогает снизить выбросы CO_2 на 90% по сравнению с дизельным двигателем, а рекуперация энергии при торможении уменьшает расход топлива на 25%. В настоящее время шесть таких автобусов проходят испытания на улицах Стокгольма.



Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
200 000	ВАЗ-21054	161 400	166 500
	ВАЗ-21074	171 600	194 400
	ВАЗ-21041	185 000	196 600
250 000	Chery Sweet (QQ)	202 460	255 840
	Daewoo Matiz	205 000	286 000
	BYD F3	215 000	245 000
	ВАЗ-2113 «Лада-Самара» хэтчбек	228 000	253 160
	ВАЗ-2114 «Лада-Самара» хэтчбек	240 200	273 130
	ВАЗ-2115 «Лада-Самара» седан	246 500	284 020
	Geely MK	249 000	289 000
300 000	ВАЗ-1118 «Лада-Калина» седан	254 300	317 600
	ВАЗ-1119 «Лада-Калина» хэтчбек	254 300	361 000
	ВАЗ-1117 «Лада-Калина» универсал	259 100	322 300
	Daewoo Nexia	267 000	333 000
	Renault Logan	271 000	359 500
	ВАЗ-21214 «Лада 4×4» 3-дв.	273 000	301 430
	Lifan Breez седан	275 000	293 000
	Chery QQ6	276 000	323 000
	Chery Amulet	278 000	336 000
	Great Wall Peri	280 000	325 000
	ВАЗ-2111 универсал	280 000	294 000
	ВАЗ-2170 «Лада-Приора» седан	285 700	371 550
	Hyundai Getz 2009	292 900	570 900
	ВАЗ-2112 хэтчбек	296 900	305 000
	«Лада-112» купе	296 925	
	FAW Vita	297 000	312 000
	ГАЗ-310221	297 200	306 100
350 000	FIAT Panda	305 000	355 000
	Chevrolet Spark хэтчбек 5-дв.	306 420	400 770
	ВАЗ-2172 «Лада-Приора» хэтчбек	308 600	359 900
	KIA Picanto	309 000	399 000
	ГАЗ-31105	311 000	346 200
	Chery Kimo (S12)	317 000	338 000
	Chevrolet Lanos	317 670	375 160
	Lifan Breez хэтчбек	318 000	340 000
	ВАЗ-2131 «Лада 4×4» 5-дв.	318 000	350 450
	«Лада-Калина Спорт»	322 420	361 047
	FAW Vita хэтчбек	325 000	345 000
	BYD F3	334 000	384 000
	Renault Cangoo	339 200	559 600
	Ford Focus	345 000	673 000
	FIAT Albea	346 000	406 000
	Geely Vision	349 000	399 000
	ТагАЗ Vortex Estina	349 900	355 900
400 000	FIAT Grande Punto 3-дв.	350 000	625 000
	Citroën C4 хэтчбек New	358 000	552 000
	Hyundai Verna	358 900	452 900
	ГАЗ-3102	362 300	378 900
	Skoda Fabia	364 000	559 000
	Peugeot 107 3-дв.	365 500	449 500
	UAZ Hunter	370 000	399 000
	Peugeot 206 седан	373 000	507 000
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3-дв.	373 360	520 670
	Citroën C4 Coupé New	373 500	549 000
	BYD F3-R	373 900	393 900
	Renault Symbol	375 275	487 275
	Peugeot 107 5-дв.	376 000	427 000
	Citroën C2	376 600	511 200
	KIA Spectra	379 000	392 000
	Nissan Micra	382 000	579 900
	Peugeot 206 3-дв.	383 000	441 300

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
400 000	Suzuki Splash New	390 000	480 000
	Chery Fora	393 000	435 000
	Peugeot 206 5-дв.	393 000	451 300
	Renault Clio	396 300	529 100
	FIAT Doblo Cargo	399 000	460 000
450 000	KIA Rio	407 400	443 800
	Hyundai Accent	408 647	487 294
	SEAT Ibiza	409 900	537 383
	Chevrolet Niva	412 000	448 180
	Chevrolet Aveo хэтчбек 5-дв.	412 960	537 040
	Peugeot Partner VU	413 000	423 500
	Citroën C3	421 000	472 500
	Opel Combo	422 900	595 500
	Peugeot 207 3-дв.	435 000	774 000
	Nissan Almera Classic	445 400	569 500
	Peugeot 207 5-дв.	446 000	604 000
500 000	Suzuki Swift	452 000	553 500
	Chevrolet Aveo седан	452 030	513 800
	Volkswagen Polo	452 525	598 119
	Chery Tiggo	454 900	609 000
	FIAT Grande Punto 5-дв.	455 000	530 100
	Opel Corsa 3-дв.	461 600	887 700
	Skoda Octavia Tour	464 000	614 000
	Chevrolet Rezzo	464 400	
	SEAT Cordoba	464 900	573 900
	UAZ Patriot	465 000	665 000
	ТагАЗ Tager	469 900	625 900
	Great Wall Sailor	470 000	
	Hyundai Porter	471 564	503 023
	Opel Corsa 5-дв.	471 600	777 200
	ТагАЗ Road Partner	479 900	574 900
	Peugeot Partner VP	480 000	515 800
	Renault Megane седан	483 000	695 800
	Volga Siber	487 400	557 300
	Skoda Fabia Combi	494 000	619 000
	Brilliance M2	499 000	570 000
	Citroën C3 Picasso	499 000	633 000
	KIA Cee'd хэтчбек 5-дв.	499 000	649 000
	Mitsubishi Colt	499 363	
	Hyundai Matrix	499 900	659 900
550 000	UAZ Pickup	500 000	
	Volkswagen Golf	502 141	961 820
	Chevrolet Lacetti седан	502 450	707 400
	Suzuki SX4 седан	509 000	603 000
	FIAT Doblo Panorama	515 000	550 000
	FIAT Panda 4×4	515 000	
	KIA Cee'd SW	518 044	644 810
	Great Wall SUV G5	519 000	
	Chery Cross Eastar (B14)	524 000	559 000
	Skoda Octavia Tour Combi	524 000	674 000
	Mazda 2	528 000	714 000
	Hyundai i30	530 900	715 900
	Opel Astra 5-дв.	531 700	788 300
	Chevrolet Lacetti универсал	535 400	653 320
	Citroën Xsara Picasso	537 500	
	Renault Laguna хэтчбек New	538 500	852 500
	Mitsubishi Lancer X	539 000	834 030
	Skoda Praktik	539 000	
	Hyundai Elantra 2009	539 900	849 900
	Citroën Berlingo New	540 300	613 500
	Suzuki SX4 хэтчбек	544 000	687 000
	Renault Megane хэтчбек	546 800	749 500
	Peugeot 308 5-дв.	549 000	798 700
	Skoda Roomster	549 000	679 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
600 000	Honda Jazz	551 650	604 750
	FIAT 500	555 000	670 500
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	555 370	582 490
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	Volkswagen Golf Plus	557 971	957 016
	Nissan Tiida	558 800	666 300
	KIA Cerato New	559 000	639 000
	KIA Magentis	566 820	700 820
	SEAT Leon New	569 900	999 900
	Peugeot Partner Tepee	570 000	653 000
	Opel Astra универсал	571 700	803 300
	Volkswagen Caddy	573 300	715 900
	Mitsubishi Lancer X Sportback	579 000	659 000
	Skoda Octavia	579 000	829 000
	Opel Astra	580 300	896 300
	Opel Vectra GTS	582 000	1 165 000
	Ford Fiesta New	582 400	692 400
	SEAT Toledo	589 000	1 049 900
	Peugeot 308 SW	595 000	861 700
	Ford Fusion	597 600	722 600
	KIA Carens	599 000	737 000
	KIA Soul	599 000	699 000
	KIA Pro Cee'd	599 700	659 000
	SEAT Altea	599 900	859 900
650 000	Toyota Yaris	604 005	701 527
	Renault Megane универсал	607 700	709 200
	Subaru Impreza хэтчбек	608 700	900 400
	FIAT Ducato	615 000	829 000
	FIAT Bravo	615 000	728 000
	Suzuki Jimny	616 500	668 000
	Chevrolet Epica	618 500	849 800
	Mazda 3	625 000	846 000
	Citroën C4 Grand Picasso	626 000	946 500
	Nissan Note	628 800	694 100
	KIA Cee'd Wagon	629 000	679 000
	Volkswagen Jetta	630 963	794 237
	SsangYong Actyon Sports	631 000	820 000
	Citroën C5 седан New	638 500	1 157 500
	KIA Cee'd хэтчбек 3-дв.	639 000	659 000
	Opel Vectra Wagon	639 000	1 180 000
	Skoda Octavia Combi	639 000	889 000
	Opel Meriva	639 600	899 600
	Toyota Corolla	644 901	836 799
	KIA Sportage New	649 000	899 000
	Subaru Impreza седан	649 700	743 900
	SEAT Altea XL	649 900	879 900
700 000	FIAT Sedici	650 000	680 000
	Opel Vectra	651 000	990 000
	Great Wall Hover	660 000	710 000
	Hyundai Sonata	669 754	827 047
	Ford Mondeo	671 000	1 233 500
	Renault Scenic	678 000	821 400
	Citroën C4 Picasso	683 000	904 000
	Toyota Auris	685 797	830 507
	Hyundai NF Sonata	686 900	1 122 900
	Dodge Avenger	689 073	824 250
	SAAB 9-3 Sport седан	699 000	1 139 000
	Volkswagen Passat седан	699 000	1 279 270
	Hyundai Tucson 2009	699 900	1 074 900
750 000	Honda Civic седан	704 550	875 350
	Nissan Qashqai	714 400	726 000
	Renault Grand Scenic	716 900	865 300
	Peugeot 407	725 300	1 224 900

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
750 000	Great Wall Wingle	726 250	751 625
	Honda Civic хэтчбек	736 700	845 350
	Mazda 5	745 000	1 194 000
	Suzuki Grand Vitara 3-дв. New	745 000	970 000
	Opel OPC Meriva	749 000	
	SAAB 9-3 Sport Combi	749 000	1 189 000
800 000	Mazda BT-50	759 000	1 032 000
	FIAT Ducato Combi	760 000	780 000
	MINI One	765 500	803 800
	Peugeot 207 CC	767 000	892 000
	SsangYong Actyon	767 000	923 000
	Renault Clio Sport	767 700	842 700
	Mitsubishi L200	769 000	1 079 000
	Nissan Qashqai+2	777 000	
	Volkswagen Touran	777 461	1 127 845
	Citroën C5 универсал New	778 000	1 224 000
	SsangYong Kyron New	787 000	1 000 000
	Volvo C30	787 800	1 676 500
	Toyota Camry	790 000	1 425 075
	Ford C-MAX	795 200	1 098 200
	Volkswagen CrossGolf	795 846	864 997
	Peugeot Boxer	797 000	1 052 000
850 000	BMW 1 Series 3-дв.	809 800	1 378 200
	Mazda 6 седан	811 000	1 163 000
	Renault Trafic Van	820 300	842 800
	Mitsubishi Galant	822 600	971 640
	Volkswagen Passat универсал	825 413	1 162 792
	Mazda 3 Flash Edition	831 000	968 000
	Mazda 6 хэтчбек	831 000	1 199 000
	BMW 1 Series 5-дв.	843 100	1 407 400
	KIA Carnival	849 000	889 000
	SAAB 9-5 седан	849 000	1 215 000
	Suzuki Grand Vitara 5-дв. New	850 000	1 190 000
900 000	Chrysler PT Cruiser Limited	857 220	923 160
	Chrysler Sebring	857 220	989 100
	Renault Koleos	859 000	1 128 000
	Toyota Avensis	860 000	1 289 000
	Volvo S40	864 500	1 896 400
	Opel Insignia	866 300	1 565 800
	Hyundai Santa Fe Classic	867 000	984 340
	Mercedes-Benz A-Klasse 5-дв.	873 800	976 600
	MINI One Cabrio	875 000	1 200 500
	Honda Accord	885 100	1 091 800
	Mercedes-Benz A-Klasse 3-дв.	887 400	
	MINI Cooper	890 700	1 247 000
	Hyundai Coupe New	891 900	1 093 900
	SAAB 9-5 Sport Combi	894 000	1 260 000
	Dodge Caliber	898 487	1 121 469
	Mitsubishi Outlander XL	899 000	1 290 900
950 000	Opel Astra TwinTop	901 600	1 071 600
	Volvo V50	902 300	1 950 000
	Nissan Teana	906 500	1 349 400
	Subaru Legacy	910 300	1 427 300
	Mazda 6 универсал	912 000	1 178 000
	Toyota Corolla Verso	912 299	1 025 550
	MINI Cooper S	925 200	1 072 000
	Volkswagen Tiguan	926 415	1 196 243
	Ford Focus Coupe-Cabriolet	927 000	1 059 400
	MINI Cooper Clubman	931 500	978 000
	Citroën C-Crosser	935 000	1 101 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
950 000	Volkswagen Scirocco	939 141	1 148 576
	FIAT Croma	940 000	1 050 000
	Mitsubishi Pajero Sport	941 400	1 079 000
	MINI Cooper Cabrio Pepper	948 000	1 223 190
	Peugeot 308 CC	948 000	990 000
	Skoda Superb New	949 000	1 699 000
	Hyundai Santa Fe 2008	949 900	1 319 900
1 000 000	Opel Zafira	950 400	1 113 400
	Nissan NP300 Pick-Up	957 000	1 121 000
	Alfa Romeo 147	957 600	1 100 590
	Opel Zafira OPC	962 000	
	SEAT Altea Freetrack	969 000	1 249 900
	Mitsubishi Grandis	977 400	1 261 800
	Mitsubishi Outlander	978 840	
	Subaru Forester	979 000	1 381 800
	Renault Master	980 400	1 094 100
	Volkswagen Transporter	984 100	1 115 600
	Cadillac BLS	985 000	1 315 000
	Chevrolet Captiva	986 000	1 329 500
	Nissan X-Trail	989 000	1 277 000
	Nissan Cabstar	992 000	1 166 000
	Mercedes-Benz B-Klasse	997 500	1 257 800
	Opel Antara	997 900	1 305 900
	SEAT Leon Cupra	999 200	1 050 000
	SsangYong Rexton II	1 000 000	1 270 000
1 100 000	Dodge Journey New	1 008 882	1 236 375
	MINI Cooper S Clubman	1 011 600	1 163 400
	KIA Sorento	1 019 200	1 148 000
	Alfa Romeo MiTo	1 026 928	1 070 258
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 041 400
	KIA Opirus	1 039 000	1 059 000
	Ford S-MAX	1 039 700	1 504 700
	Volkswagen Passat CC	1 043 460	1 880 185
	Subaru Outback	1 044 000	1 538 800
	Hyundai Santa Fe 2009	1 044 500	1 432 000
	Honda CR-V	1 047 250	1 309 800
	Ford Escape	1 050 000	1 180 000
	Dodge Nitro	1 055 040	1 368 255
	Mazda 3 MPS	1 062 000	1 101 000
	Renault Trafic	1 063 300	1 144 300
	Honda CR-V Mugen	1 066 425	1 328 975
	Volkswagen Eos	1 096 208	1 416 699
	Mazda MX-5	1 100 000	1 257 000
1 200 000	Subaru Impreza WRX	1 106 300	1 413 800
	Honda Civic Type-R	1 109 200	1 171 150
	Volkswagen Multivan	1 115 000	2 290 000
	Volvo S60	1 115 900	1 716 300
	SsangYong Rodius	1 116 000	1 259 000
	Mercedes-Benz CLC спорт-купе	1 118 600	1 469 600
	Hyundai H-1 New	1 120 790	1 282 900
	MINI Cooper Cabrio	1 123 500	
	BMW 3 Series седан	1 133 700	2 204 200
	Peugeot 4007	1 135 000	1 302 240
	Peugeot 407 Coupé	1 135 900	1 487 200
	BMW 1 Series купе	1 136 700	1 622 300
	Jeep Compass Sport	1 140 615	1 255 635
	Ford Focus ST WRS	1 141 100	1 498 800
	Ford Galaxy	1 141 300	1 518 400
	Toyota RAV4	1 141 947	1 390 470
	Audi A3 кабриолет	1 147 000	1 446 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
1 200 000	Hyundai Grandeur	1 148 900	1 499 900
	Mercedes-Benz C-Klasse седан	1 152 600	1 934 200
	Jeep Compass Limited	1 153 950	1 219 890
	Jeep Liberty	1 153 950	1 219 890
	Alfa Romeo GT	1 178 584	1 789 541
	Audi A4 седан	1 181 500	1 920 000
	SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1 419 000
1 300 000	BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 822 400
	Renault Espace	1 246 700	1 433 900
1 400 000	Ford Kuga	1 317 400	1 487 400
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 319 000	1 479 000
	Mercedes-Benz Sprinter	1 324 400	1 827 188
	Renault Vel Satis	1 343 750	1 832 150
	Cadillac CTS	1 345 000	1 535 000
	Subaru Impreza WRX STI	1 349 100	1 463 500
	Alfa Romeo 159	1 356 238	2 006 193
	Mitsubishi Pajero IV 3-дв.	1 357 000	1 743 000
	BMW 3 Series универсал	1 357 300	2 304 300
	Nissan Navara	1 365 500	1 495 500
	Land Rover Defender	1 370 000	1 475 000
	Mazda RX-8	1 380 000	1 535 000
	Chrysler 300C	1 384 740	1 697 955
	Mercedes-Benz Vito	1 394 756	1 759 956
1 500 000	Volvo S80	1 402 300	3 065 000
	Nissan Pathfinder	1 406 000	1 901 000
	Mazda CX-7	1 409 000	1 559 000
	Land Rover Freelander 2	1 413 000	1 945 000
	Volvo V70	1 425 400	2 356 700
	Mercedes-Benz E-Klasse седан	1 432 640	4 378 132
	Jeep Cherokee New	1 437 492	1 599 045
	BMW 3 Series купе	1 440 800	2 481 800
	Jeep Wrangler	1 450 680	1 879 290
	Honda Pilot	1 471 000	1 727 000
	Mitsubishi Pajero IV	1 484 000	1 899 000
	Chrysler Sebring Cabrio	1 494 749	1 560 689
	Cadillac SRX	1 500 000	1 860 000
1 600 000	Dodge Caliber SRT-4	1 501 850	
	Audi TT Coupe	1 513 400	2 298 200
	Volkswagen Caravelle	1 515 500	2 273 834
	Nissan Patrol	1 539 500	2 134 000
	Audi TT Roadster	1 580 400	2 365 200
	Audi A5	1 583 200	2 667 400
	Audi A6 седан	1 587 200	3 740 500
	Cadillac STS	1 590 000	2 050 000
1 700 000**	BMW X3	1 613 600	2 355 900
	BMW 5 Series седан	1 616 300	3 007 600
	Audi Q5	1 618 300	2 207 700
	Ford Explorer	1 631 000	1 916 500
	Volvo XC60	1 635 400	2 598 800
	Hyundai ix55	1 639 900	1 780 900
	Honda Legend	1 640 000	2 168 250
	Subaru Tribeca 5 мест	1 651 700	1 858 100
	Lexus IS 250	1 651 805	1 974 498
	Volkswagen Touareg	1 652 432	4 214 884
	Audi A6 универсал	1 664 200	3 817 500
	Volvo XC70	1 688 500	2 572 600
	Volvo C70	1 698 200	1 968 400

**Для базовой комплектации.*

***Обзор цен на автомобили стоимостью выше 1 700 000 руб. – в ближайших номерах ЗР.*

Комментарий ЗР

В середине лета компании, несмотря на сокращение продаж, продолжают выводить на рынок новые модели (КИА, «Ягуар», «Рено») и широко практикуют скидочные акции для автомобилей, выпущенных в прошлом году. Премиум-бренды пока держат весенние цены, чем и стимулируют спрос. Общая же тенденция – почти еженедельное, хотя и незначительное, повышение цен (производители и дилеры называют это корректировкой), которое относится главным образом к массовым маркам. С грустью приходится констатировать – на рынке больше нет моделей дешевле 150 000 руб.



Действительно талантлив!

Себастьян Феттель, очень мощно начавший этот сезон, на днях отметил двадцать второй день рождения. В перерыве между этапами пилот команды «Ред Булл», сохраняющий шанс стать самым молодым чемпионом формулы 1, ответил на вопросы ЗР. Беседу вели Максим Гомянин и Сергей Зиновьев. Фото Red Bull.

– В начале карьеры у вас не было крупного спонсора. Наверное, это сильно мешало – например, в период выступлений в картинге?

– Я люблю автоспорт. Но если вы молоды и только начинаете, гонки обходятся вам весьма дорого. Когда я ездил в картинге, было очень трудно с финансированием. При переходе в младшую формулу проблема осталась. Позже у меня появился крупный спонсор – компания «Ред Булл», но найти оставшуюся сумму на сезон было все так же сложно. Впервые я перестал думать о бюджете, когда начал выступать в формуле 3.

– Год назад «Ред Булл» на большинстве трасс не мог составить реальную конкуренцию главным фаворитам – «Феррари» и «Мак-Ларену». Этой весной RB5 заметно их превосходил, причем без помощи двойных диффузоров, аналогичных тем, что использовали «Браун GP» и «Тойота». Это заслуга инженеров вашей команды или, скорее, неудача команд-соперниц?

– Думаю, новый регламент и был введен для того, чтобы дать шанс таким командам, как наша. Мы смогли приблизиться к записным лидерам чемпионата, но говорить о нашем подавляющем превосходстве слишком рано.

– В нынешнем году у вас совершенно новая машина и очень мало времени на тесты. Насколько трудно адаптироваться?

– Конечно, какое-то время на адаптацию понадобилось, но привыкнуть было нетрудно. Мы начали готовить автомобиль еще зимой, до начала официальных тестов, потратили очень много сил. И это окупилось, потому что, выехав из боксов, RB5 сразу оказался очень быстрым. Новый регламент заставил команды эффективнее использовать время при подготовке машины в межсезонье и на тестовых сессиях. Мы как раз это и сделали, потому машина оказалась очень удачной.

– Ваша версия столкновения с Робертом Кубицей на первом этапе в Австралии: правы ли судьи, назначившие вам штраф?

– Думаю, они неправы. Но я уже забыл об этом инциденте.


Гран-при Китая – первая победа Себастьяна в составе команды «Ред Булл», после которой о нем заговорили как о фаворите сезона.

– Два года назад в формуле «Рено 3,5» вы выступали в одной команде с Михаилом Алешиным. Вы довольно часто тогда выигрывали, у него сезон сложился хуже. Что мешало ему побеждать?

– Как гонщик, могу сказать, что сосредотачиваться надо только на собственном результате. Вы пытаетесь улучшить время на трассе, работаете с гоночным инженером и, конечно же, боретесь с товарищем по команде. Я думаю, это правильно. Михаил быстрый пилот, но в тот сезон нашлись причины, которые сбили его с нужного ритма. Это был не самый лучший чемпионат Алешина, но о подробностях лучше спрашивать у него самого, он расскажет намного больше.

– Можно ли превзойти или хотя бы повторить рекорды Михаэля Шумахера, или пришли другие времена? Речь, конечно, не о скорости круга на конкретной трассе, а о подиумах, победах, титулах...

– То, что сделал Михаэль, невероятно. Возможно, его результат так и останется лучшим навсегда. Что касается меня, я только третий год в формуле 1, да и выиграл-то пока всего две гонки. Так что в ближайшее время буду стремиться побеждать как можно чаще – и, конечно, хотел бы однажды стать чемпионом мира. А после этого… Кто знает, что может случиться!

– Серия GP2 сегодня считается школой высшего гоночного мастерства, ее чемпионы стали пилотами формулы 1. Вы этот турнир благополучно миновали. Как все-таки лучше для гонщика – попасть в формулу 1 через GP2 или же из иных младших серий?

– GP2 – самая близкая к формуле 1 гоночная серия: машины там очень похожи на болиды первой формулы, сопоставимы и физические нагрузки спортсменов. Это прекрасная школа для подготовки будущих пилотов формулы 1. Кроме того, гонки проходят на тех же трассах, что и этапы больших призов. И это важно: ведь перед тем, как сделать большой шаг, нужно набраться опыта. Однако в правилах не написано, из какого чемпионата можно сразу переходить в формулу 1. Действительно талантливые гонщики могут без труда привыкнуть к болиду королевских гонок, имея за плечами опыт лишь младших формул.

– Вы пьете напиток «Ред Булл» потому, что он от вашего спонсора, или потому, что он вкусный?

– Да он мне просто нравится! Но кроме «Ред Булла» пью еще особые напитки, которые готовит мой тренер. **ЗР**

КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ

Себастьян ФЕТТЕЛЬ (Sebastian Vettel)



Родился 3 июля 1987 года в Хеппенхайме, немец, холост. Любовь к гонкам привил отец – владелец картодрома. С восьми лет занимался картингом, к 2002 году был чемпионом Германии и Европы среди юниоров. Затем пришел в формулу БМВ: 2003 год – вице-чемпион, 2004-й – чемпион. Как ни странно, это пока единственный титул Феттеля в гонках формул. Два года в Евросерии формулы 3 принесли ему лишь четыре победы и суммарное второе место в чемпионате 2006 года. Два неполных сезона в формуле «Рено» – еще две победы на этапах. И сразу – дебют в формуле 1 за команду «БМВ Заубер». Феттель заменил травмированного Роберта Кубицу на Гран-при США 2007 года, финишировал восьмым и оказался самым молодым пилотом, заработавшим очки в гонке формулы 1. В 2008-м перешел в команду «Торо Россо» и стал самым молодым победителем Гран-при. 2009 год: в составе команды «Ред Булл» – один из фаворитов чемпионата мира.



Погоня за «Брауном»

Устоит ли рекорд Михаэля Шумахера – 13 побед в сезоне? Максим Вольнов уверен, что Дженсон Баттон, великолепно начавший сезон-2009, это достижение превзойдет.

Пророчество Фернандо Алонсо, прозвучавшее после стартовой гонки в Мельбурне, к сожалению, сбывается: пилоты команды «Браун» – непременные гости на подиумах. Хуже того, Дженсон Баттон выиграл пять гонок из шести – еще парочка, и многим зрителям досматривать чемпионат станет неинтересно.

На европейских этапах «Браун» так и не встретил обещанного соперниками противодействия. Все команды представили на майских Гран-при серьезно обновленные машины: с новой аэродинамикой, двойными диффузорами. Однако технический перевес «Брауна» не только сохранился, но, пожалуй, даже чуточку подрос. И не смотрите на секунды между пилотами на финише – последние круги в гонках Дженсон проезжает «пешком», ибо нет нужды спешить.

Ожидали, что на трассе в Монако «брауновские» машины поедут не столь мощно. Ведь их главный козырь – наилучшая прижимная сила в быстрых поворотах. Но оказалось, что в медленных поворотах Баттон и Рубенс Баррикелло тоже чувствуют себя замечательно. По-видимому, хорошие машины хороши везде.

Заметного прогресса добилась «Феррари», завоевав первый подиум (лишь в шестой гонке сезона – когда такое было?!). А усилия инженеров «Мак-Ларена» и «Тойоты» породили неожиданные результаты: ни единого (!) очка в Барселоне и Монте-Карло. В ступоре «БМВ Заубер», хотя босс Марио Тайссен клятвенно обещает, что ситуация скоро изменится. А Фернандо Алонсо, сдается, потерял всякую надежду: «Гонка в Монако была скучной. Я застрял в трафике и набрал только два очка.

РЕЗУЛЬТАТЫ

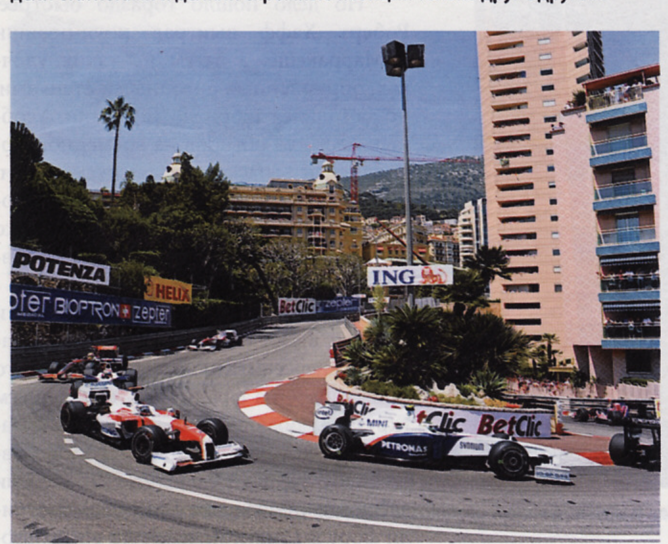
ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

5-й этап, Гран-при Испании	
1. Дж. Баттон (Великобритания, «Браун-Мерседес»)	1:37.19,202
2. Р. Баррикелло (Бразилия, «Браун-Мерседес»)	0.13
3. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл-Рено»)	0.13,9
4. С. Феттель (Германия, «Ред Булл-Рено»)	0.18,9
5. Ф. Алонсо (Испания, «Рено»)	0.43,1
6. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	0.50,8
7. Н. Хайдфельд (Германия, «БМВ Заубер»)	0.52,3
8. Н. Росберг (Германия, «Вильямс-Тойота»)	1.05,2
6-й этап, Гран-при Монако	
1. Дж. Баттон	1:40.44,282
2. Р. Баррикелло	0.07,6
3. К. Райкконен (Финляндия, «Феррари»)	0.13,4
4. Ф. Масса	0.15,1
5. М. Уэббер	0.15,7
6. Н. Росберг	0.33,5
7. Ф. Алонсо	0.37,8
8. С. Бурдэ (Франция, «Торо Россо-Феррари»)	1.03,1
После пяти этапов	
Пилоты:	
1. Дж. Баттон	51
2. Р. Баррикелло	35
3. С. Феттель	23
4. М. Уэббер	19,5
5. Я. Трулли	14,5
6. Т. Глок	12
Команды:	
1. «Браун GP»	86
2. «Ред Булл»	42,5
3. «Тойота»	26,5
4. «Феррари»	17
5. «Мак-Ларен»	13
6. «Рено»	11

Мы еще будем вводить разные новинки в конструкцию, но, полагаю, это мало что изменит».

Скорее всего, и в других командах тоже осознают, что «Браун» нынче одолеть нереально. Догнать бы «Ред Булл», и то хорошо! А может, самое рациональное приложение сил сейчас – создание машин для следующего сезона? В таком случае пилоты «Брауна» сопротивления и не дождутся. **ЗР**

На фоне «Брауна» и «Ред Булла» остальные команды всю весну выглядели статистами и делили скромные позиции только друг с другом.



«Круз» атакует

Городские гонки в Марракеше и По ознаменовались триумфом команды «Шевроле» и завершились скандалом. Наша Lada Sport тоже в нем поучаствовала. Исключительно из желания ехать быстрее, уверен Максим Вольнов.

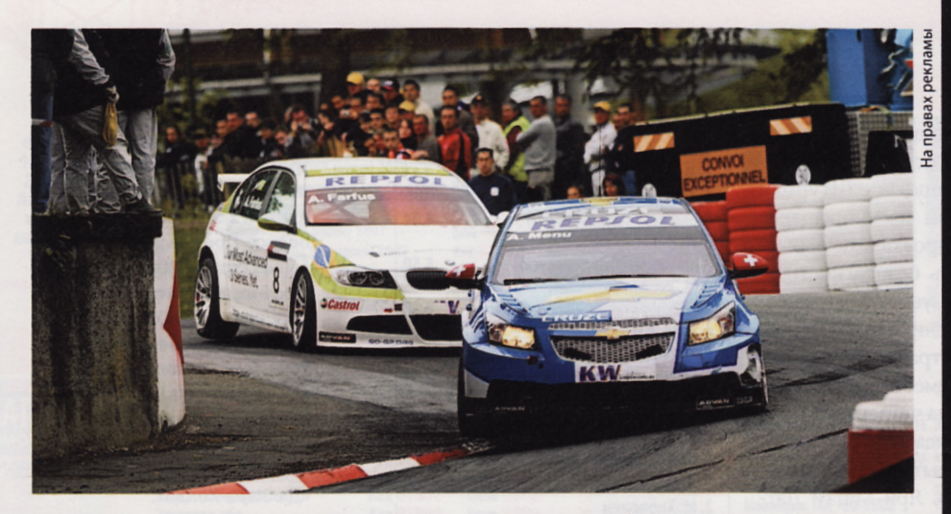


«Леоны» на трассе в По ехали дружно, но в изрядном отдалении от лидеров и на лавры не претендовали.

После мощного начала СЕАТа, выигравшего все заезды двух стартовых этапов, казалось, что действующий чемпион легко удержит корону. Уж больно внушительный образовался отрыв и в зачете пилотов, и в зачете марок! И никак нельзя было предположить, что угроза лидерам придет со стороны «Шевроле». Все-таки «Круз» в мировом «туринге» дебютирует, а по всей гоночной науке полсезона уходит на доводку и поиск настроек.

Но дело пошло гораздо быстрее. Роберт Хафф выиграл поул-позишн в Марракеше, а затем на узких улочках, обрамленных бетонными стенками, не дал шанса Габриэле Тарквини. Удобных мест для обгонов на временной африканской трассе не предусмотрели! Одну победу можно считать случайностью – ну, повезло британцу. Однако и второй заезд выиграл гонщик «Шевроле» – Никола Ларини.

Но настоящее понимание ситуации пришло в По. Организаторы чемпионата мира пересчитали нормативы весового гандикапа – на французском этапе всем «крузам» добавили по 60 кг балласта. Таким образом, они набрали 1210 кг и сравнялись с турбодизельными сеатовскими «леонами». Заводские БМВ-320i получили фору в 15 кг и немедля ею воспользо-



На правах рекламы

Отчасти пилотам «Шевроле» помогли узкие улицы, где трудно обгонять, но легко обороняться.

Не слишком ли велика радость экс-пилота формулы 1? Нет, ведь к первой победе в WTCC Никола Ларини шел больше трех лет.

вались: впервые в сезоне самым быстрым в квалификации стал трехкратный чемпион Энди Приоль. Радость оказалась недолгой: техническая инспекция выявила на девяти машинах мелкие несоответствия регламенту. Под раздачу попали все «крузы», несколько БМВ (в том числе тот, на котором ехал Приоль), а заодно и «Леон» действующего чемпиона Ивана Мюллера! Нарушителей сдвинули назад по стартовой решетке, с «поула» гонку начал Аугусто Фарфуш, а на финише первым был… Хафф! Второй заезд – и снова пилот «Шевроле» на вершине подиума, на сей раз Ален Меню.

Но самое удивительное было впереди. Послефинишная проверка техники выявила еще несколько «неправильных» машин – все пять заводских СЕАТов, еще несколько БМВ и три наши Lada 110. Выходит, регламент нарушали почти все участники чемпионата! Впрочем, скандал раздувать не стали. Результаты оставили в силе, лишь пообещали суровое ужесточение контроля и мер пресечения.

Главное в этой истории – СЕАТ тоже может проигрывать. Лидер сезона Иван Мюллер с трудом наскреб во Франции два очка. Как пойдет дальше, непонятно: быстрее «леонов» ехали и «крузы», и БМВ. Медленнее были только наши «десятки», но для них это нормальное состояние – пилоты Lada Sport в гонках опережают некоторых частных пилотов, но всегда проигрывают заводским. Останься старая, прошлогодняя система начисления очков (за попадание пилота в первую восьмерку на финише), российская команда до сих пор имела бы пустую копилку. ЗР



Кирилл Ладыгин в Марракеше показал абсолютно лучший результат для команды Lada – 11-е место в одном из заездов.

Новиков рулит!

Ралли Сардинии, шестой этап чемпионата мира, принесло долгожданный результат: Евгений Новиков получил зачетные очки!

По общему мнению, россиянин выдал отличную гонку, обыграв нескольких равных по техническим возможностям конкурентов и уступив лишь грандам.

Кроме этого, гонка подарила поклонникам ралли надежду на обострение интриги – у «Ситроена» и Себастьена Лоэба, выигравших пять этапов подряд, в Сардинии что-то не заладилось. Сошел Дани Сордо, да и сам пятикратный чемпион, финишировавший четвертым, оказался под угрозой дисквалификации. Штурман Лоэба один из скоростных участков проехал, не застегнув ремень безопасности, – а это наказуемо. В итоге судьи ограничились двумя минутами штрафа и француз лишь переместился с третьего места на четвертое.

Команда «Форд» наконец-то испытала миг триумфа – дубль Яри-Матти Латвалы и Микко Хирвонена. Правда, на турнирное положение это не особо повлияло: запас прочности у Лоэба и «Ситроена» внушительный.



Чемпион опять сменился

Последний этап серии А1 Grand Prix в Мексике в последний момент отменили из-за вспышки гриппа. И потому итоги подвели после седьмой гонки в британском Брандс-Хэтче. Адам Кэрролл (на фото) выиграл там оба зачетных заезда, нанеся серьезный удар по амбициям главных соперников – швейцарца Нила Яни и португальца Фелипе Альбукерке. Таким образом, Швейцарии не удалось удержать корону и традиция неофициального первенства мира продолжается – никому ранее не удавалось отстоять титул.

Команда Франции, первый чемпион А1, не довольствовалась пятым местом. А второй чемпион, команда Германии, не нашла средств на полный сезон и ограничилась участием в трех гонках. Всего в серии выступили представители 21 страны – чуть меньше, чем в прошлом сезоне.



РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

5-й этап, ралли Аргентины	
1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	3:57.40
2. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	1.13
3. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фокус»)	4.04
4. Ф. Виллагра (Аргентина, «Форд-Фокус»)	5.59
5. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	6.10
6. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	9.50
7. С. Ожье (Франция, «Ситроен-С4»)	20.55
8. Н. аль-Аттиях (ОАЭ, «Субару-Импреза»)	23.11
6-й этап, ралли Сардинии	
1. Я.-М. Латвала	4:00.55
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.29
3. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-Ксара»)	1.57
4. С. Лоэб	3.43
5. Е. Новиков (Россия, «Ситроен-С4»)	5.11
6. М. Уилсон	7.29
7. М. Остберг (Норвегия, «Субару-Импреза»)	13.20
8. Х. Сольберг	13.21
После 6 этапов	
Пилоты	
1. С. Лоэб	55
2. М. Хирвонен	38
3. Д. Сордо	31
4. Х. Сольберг	21
5. П. Сольберг	20
6. Я.-М. Латвала	19
Команды	
1. «Ситроен»	90
2. «Форд»	61
3. «М-Спорт Форд»	44
4. «Ситроен Юниор»	18
5. «Мунчиз Форд»	12

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC

После 4 этапов	
Пилоты	
1. И. Мюллер (Франция, «СЕАТ-Леон TDI»)	45
2. А. Фарфуш (Бразилия, БМВ-320i)	39
3. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон TDI»)	34
4. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	32
5. Р. Райделл (Швеция, «СЕАТ-Леон TDI»)	30
6. Э. Приоль (Великобритания, БМВ-320i)	26
Команды	
1. СЕАТ	107
2. БМВ	91
3. «Шевроле»	82
4. Lada	29

СЕРИЯ A1 GRAND PRIX

Итоги	
1. Ирландия (А. Кэрролл)	112
2. Швейцария (Н. Яни)	95
3. Португалия (Ф. Альбукерке)	92
4. Голландия (Й. Блекемолен)	75
5. Франция (Н. Прост)	47
6. Малайзия (А. Лим)	43

КОРОТКО

Главную гонку Америки «Инди-500», проведенную в 86-й раз, выиграл 34-летний пилот команды «Пенске» Хелио Кастроневеш. Для бразильца это третья победа на «Старой кирпичнице» – овальной трассе длиной 2,5 мили в Индианаполисе. Прежде успешными были старты в 2001 и 2002 годах. Вторым финишировал англичанин Дэн Уэлдон, третьей – американка Даника Патрик. Гонка проходила в рамках чемпионата IndyCar и была его четвертым этапом. Все 33 пилота «Инди-500» выступали на одинаковых машинах «Даллара-Хонда».



Ралли Туниса – второй этап Кубка мира по ралли-рейдам – завершилось победой аргентинца Орландо Террановы (БМВ-Х3). Компанию на подиуме ему составили французы Кристиан Лавелль и Жерлен Шишери. Наш Артем Варенцов («Тойота-Ленд Крузер», на фото) финишировал четырнадцатым в абсолюте и первым в своем зачете Т2. По сумме этапов россиянин занимает шестую строчку, а лидирует Шишери. Кубок мира, однако, в этом году выглядит скромно: состоит всего из трех этапов. Завершится он гонкой в Португалии.

В Сильверстоуне прошли официальные тесты новой гоночной серии – чемпионата формулы 2 (Formula Two). Турнир проходит под патронажем ФИА и, вероятно, будет конкурировать с серией GP2. Шасси, разработанное инженерами «Вильямс F1», оснащено 1,8-литровыми моторами «Ауди» мощностью 500 л.с. Россию в формуле 2 представляет Михаил Алешин, показавший на тестах второе время. Уступил он, кстати, 18-летнему сыну чемпиона мира формулы 1 Джона Сёртиза – Генри.

Физкульт-привет!

Среди пяти комплектаций нового «Форда-Фиеста» особняком стоит версия «Спорт». Вадим Никишев заинтересовался, что скрывается под этим названием.
Фото: Константин Якубов.



Сто двадцать сил – это «спорт»? Не смешите, ровно столько обнаружим под капотом других модификаций «Фиесты» с двигателем 1,6 л. Да и передаточные отношения коробок одинаковые. Внешне отличия заметны, но не радикальны: выпяченная «губа» переднего спойлера да имитация диффузора в заднем бампере. И все? Нет, не все. По уверениям фирмы, модификацию «Спорт» выделяют настройки подвески. Проверим, стоит ли любителям острых ощущений покупать обычный автомобиль и вкладываться в тюнинг подвески, или можно сразу взять «горячее».

ЛЕГКАЯ ДИЕТА

Какие они все-таки заводные, эти «фиесты» – что оспортивленная, что обычная! В первую очередь это касается силового агрегата. Требовать сверхъестественного от мотора объемом 1,6 л смысла нет, но динамика очень достойная. Отчасти благодаря задорной характеристике двигателя с изменяемыми фазами газораспределения – он тяговит внизу и радует подхватом после 5500 об/мин, – отчасти из-за коробки с четким механизмом переключения и удачно подобранными числами. В итоге обе «фиесты» разгоняются на третьей передаче даже с 20 км/ч, а к сотне на пятой ступени обороты достигают 3000 в минуту. Шумновато и, очевидно, не очень экономно, зато удобно при обгонах.

ОЧНАЯ ПЕРЕСТАВКА



Обычная пятидверная «Фиеста» – резкая, напористая и требует при выполнении маневра «переставка» небольших движений рулем: от упора до упора баранка делает всего 2,6 оборота. На высокой скорости (за 100 км/ч) относительно мягкая подвеска провоцирует небольшой, но резкий занос и последующие курсовые колебания. Именно при их коррекции теряется надежность управления. Больше 103,7 км/ч развить не удалось, но и это потрясающий результат. Столь высокий показатель достигнут при отличной погоде на чистом шероховатом асфальте.

«Фиеста Спорт» прежде всего точнее и понятнее, особенно в критических режимах. Обратная связь на руле чище, а поведение стабильнее. Автомобиль тоже резок и импульсивен, но гораздо меньше склонен к заносу и колебаниям – он будто липнет к дороге. И соответственно не так «размазан» именно на предельных скоростях выполнения маневра. Высокая угловая жесткость спортивной подвески позволила развить 106,5 км/ч.



FORD FIESTA TITANIUM
5-дверный кузов, 120 л.с., 152 Н·м, 193 км/ч, 9,9 с до 100 км/ч, стандартная подвеска; 656 400 руб.

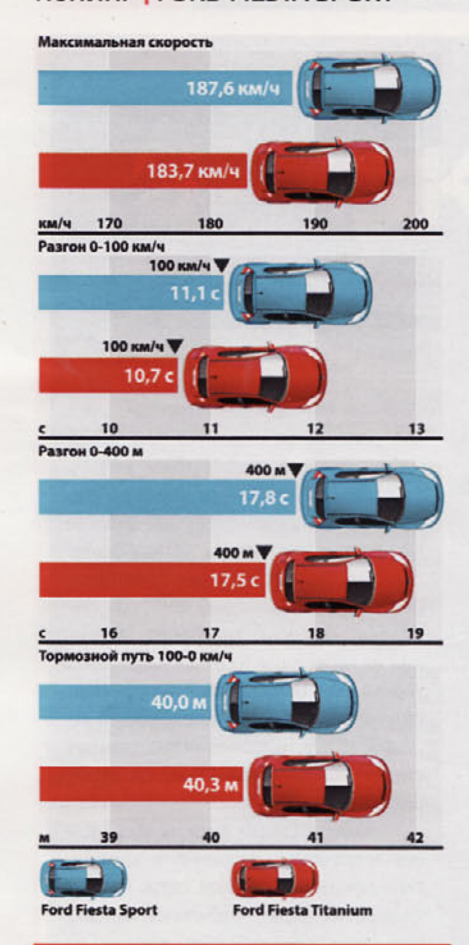
FORD FIESTA SPORT
3-дверный кузов, 120 л.с., 152 Н·м, 193 км/ч, 9,9 с до 100 км/ч, спортивная подвеска; 692 400 руб.

Замеры на полигоне начинаются с весов. И тут первый сюрприз: пятидверная версия всего на 15 кг тяжелее трехдверной спортивной! Не так существенно и отличие в дорожном просвете: наши замеры показали 145 мм у обычной машины и 135 мм у «Фиесты Спорт».

Теперь посмотрим, что продемонстрируют соперницы на динамометрической дороге. Прежде поставим их в равные условия, чтобы избежать упреков в «разношинице». Колеса у машин одинаковой размерности, но резина – разных марок. Обычная «Фиеста» проглатывает трещинки асфальта мягкими шинами «Хэнкук», «Спорт» попирает дорогу цепкими «КонтиПремиумКонтакт-2». И хотя корейские покрышки новее, в качестве комплекта для замеров мы выбираем «Континенталь». Уверены, вы одобрите наше решение.

Сюрприз второй: чуть более грузная пятидверка отыграла 0,4 с в разгоне до сотни! Вероятно, это связано с различным техническим состоянием машин из пресс-парка: вишневая посвежее да и не так провоцирует на активную езду.

Зато после 120 км/ч начинает по-настоящему сказываться аэродинамика. Этот скоростной порог «фиесты» преодолевают за равные 15,4 с, а затем «Спорт» с каждым новым десятком на спидометре отрывается от гражданской машины. Та «упирается» на 183,7 км/ч, а трехдверка набирает еще 4 км/ч! Можно лишь в очередной



ИДЕМ НА ВОСТОК

Низкий передний спойлер вкупе с низкопрофильной резиной заставил понервничать на относительно ровных московских дорогах. А по силам ли «Фиесте Спорт» одолеть тысячу верст до Тольятти? Оказалось, по силам. Трасса М5 последние годы отличалась ужасающими колеями, но сейчас острые хребты срезали и 135-миллиметрового просвета вполне хватает, чтобы не опасаться за картер. Причем плотная подвеска тут только на руку: она хорошо гасит вторичные колебания, не позволяя кузову раскачаться на волнах и достать-таки до асфальта.

Но комфорт неизбежно принесен в жертву. Шины отслеживают мелкий профиль, стойки передают удары от колдобин покрупнее, а замыкание буферов сжатия при проезде стыков моста заставляет сбросить скорость.

Съезд на обочину – мучение. Не зацепить бы днищем, не собрать бы песок бамп… Бамп! Собрали.

И все-таки «Фиеста Спорт» мужественно перенесла дорогу и воспрянула духом на серпантинах Жигулевских гор. За это ей прощаешь все.



Плотная, собранная подвеска гарантирует беспрекословное выполнение команд водителя.

В салоне спортивных отличий минимум: видоизмененные сиденья да алюминиевые накладки на педали.



раз констатировать, что заводской тюнинг, даже в таких незначительных проявлениях, как обвес, не только эффектен, но и эффективен. И, конечно, не будем сбрасывать со счетов меньший дорожный просвет.

А вот замеры эластичности удивили. В диапазоне 60–100 км/ч на четвертой передаче «Спорт» быстрее на полсекунды, а ускорение на пятой с 80 до 120 км/ч занимает на 0,7 с меньше – при том, что выбег трехдверки свидетельствует о большем сопротивлении! Выходит, высшие передачи на такой версии все-таки «укорочены»? Нет, официально это не подтверждается. Похоже, разгадку остается искать в области иррационального либо признать, что лишние 15 кг играют очень заметную роль.

ЧУДЕСА НА ВИРАЖАХ

Разворотное кольцо в начале «динамки» присыпано песком. Дежурные фотоснимки часто делают именно на нем, однако сейчас «отжигать» страшновато: на пыльном участке мигом улетишь в лес… Или не улетишь? Скорость растет, а вишневая пятидверка упорно держится за дорогу. И все-таки от шасси хочется большей собранности: с приближением к пределу машинка все больше заваливается на переднее нагруженное колесо, внутреннее проскальзывает, передок тащит наружу. Сброс газа – и снос нехотя прекращается. Тут нет системы стабилизации, да и не нужна она, настолько безопасны настройки управляемости.

«Все, переставку можно не ездить», – отрезал наш эксперт Сергей



ЧТО ТАКОЕ «ГРАДУСНИК ЭМОЦИЙ»

Практика показала, что субъективная оценка автомобиля порой важнее парадных цифр. Далеко не рекордная малолитражка иногда способна подарить больше удовольствия от вождения, чем спорткар. Но как сравнить впечатления? Предлагаем свою систему – своеобразный градусник. За условный ноль принимаем уровень эмоций, которые дарят, скажем, серийный «Рено-Логан 1,4» или «КИА-Спектра». Это ни хорошо ни плохо – автомобиль честно выполняет свою работу, не вызывая восхищения или отторжения. За максимальные 10 баллов примем такой уровень восторга, при котором недостатки не берутся в расчет, а человек бежит в банк брать кредит на машину мечты. От отрицательной части шкалы отказываемся: искать различия между «очень плохо» и «никуда не годится» смысла нет. Если вдруг такая машина окажется на тесте, ее место – ниже нулевой отметки.



Шасси гражданских комплектаций настроено на безопасность. Крены и недостаточная поворачиваемость остужают пыл.

Версии со штатным мультимедиацентром позволяют подключить любой внешний источник – хоть iPod, хоть винчестер.



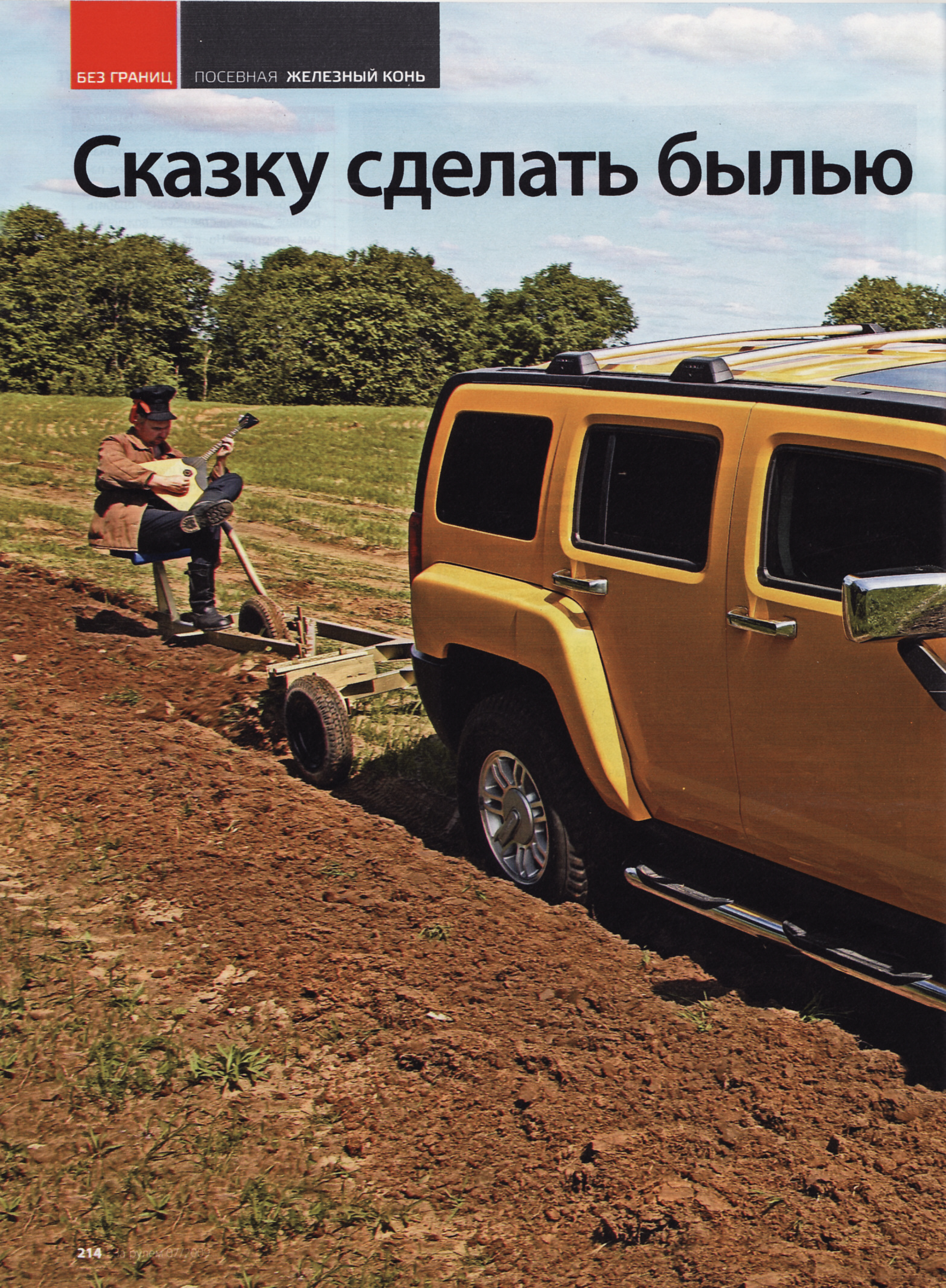
Спортивная версия напоминала о себе покалыванием жала ключа в кармане. В «Титаниуме» – бесконтактный доступ и кнопка пуска.

Воскресенский, пересев на «Спорт» и прохватив пару кругов. Автомобиль другой, в первую очередь субъективно. Со стороны видно, что он меньше кренится, а за рулем – связь с автомобилем более однозначная. Чуть иначе настроен ЭУР, почти не буксует разгруженное колесо, отодвинут предел, за которым начинаются скольжения. А перебрал со скоростью – на уменьшение подачи топлива «Фиеста Спорт» тут же отзовется прогнозируемым заносом. Что попросили, то и получили!

Данные замеров – на наших традиционных диаграммах и в комментариях к маневру «переставка». Остается констатировать, что доработанная фордовская подвеска заметно повышает уровень адреналина в крови. Вот только жаль гурманов, переплативших почти 40 тысяч рублей по сравнению с богатыми версиями «Гиа» и «Титаниум»: доказывать свое превосходство им придется на тесных городских улочках. **ЗР**

Подробная экспертная оценка – в видеоматериале на ***www.zr.ru***

Сказку сделать былью



Председатель Андрей Васильевич ждал этого дня давно. Наконец под окнами зарычало: во дворе заворочался огромный трейлер. Привезли долгожданный трактор!

– Васильич! – донесся со двора севший голос механизатора Сашки, балагура-музыканта, души любой компании. Председатель, обмирая, побежал на крик. Перед правлением стоял... новенький вседорожник «Хаммер»...

...Битву за урожай Васильич решил возглавить лично, позвав в напарники мастера Дынина и Сашку, неразлучного со своей балалайкой.



«А где трактор? Что это нам привезли?» – председатель от волнения зачем-то прихватил с собой гармонь. «А вот, – поспешил к нему Сашок, – в накладных указано: контейнер от партии крестьянских либералов. Помнишь, Васильич, ты у них подъемные просил на трактор? Видать, перепутали, сердешные». «Значит, так, – председатель поправил свой лучший румынский галстук, – пахать будем на нем, тем более что «лошадей» тут до… в общем, много!»

«Кто увидит, не поверит», – думал про себя председатель, по-хозяйски устраиваясь на кожаном сиденье, включая пониженную передачу и блокируя оба дифференциала. Две с половиной сотни американских «лошадей», не взбрыкнув, пошли по русской земле, оставляя на ней ровные вспаханные борозды. «Иностранный трактор стоил бы наверняка вдвое дороже. А уж фирменное обслуживание и вовсе разорение! – размышлял довольный Васильич. – А тут отцепил плуг, выгрузил балласт – представительский транспорт!» Под сводку последних известий о продаже марки «Хаммер» председатель уверенно бороздил колхозные угодья. Сашок, не менее комфортно восседая на плуге, регулировал глубину вспашки, изредка перебивая радио частушками: работа спорилась.

Вечером, подъезжая к правлению, Васильич увидел кавалькаду дорогих лимузинов. Незнакомые люди в дорогих костюмах по-хозяйски расположились за его столом.

– Ну-у, председатель, ты орел! – старший из крестьянских либералов по-отечески обнял Васильича. – Меня вначале чуть кондрат не обнял: где наш «Хаммер»? А потом понял, куда ты клонишь! Поедем в Москву опытом делиться. Это же сколько полей для гольфа вспашем, а?!

Словно сквозь сон председатель слушал прикидки Дынина о массовом производстве плугов, радостные крики Сашка и его вечное «как для себя обмоем!». В углу один из либералов жарко кричал в телефон: «Але, Детройт? Срочно высылайте в наш адрес еще сто тракто… тьфу, «хаммеров». И непременно желтого цвета!» В стране явно назревали перемены к лучшему. ЗР



Глянув на американский «трактор», Дынин авторитетно изрек: «Пойдет как миленький, у меня и плуг для него есть, надо только к фаркопу приспособить. Я где-то слышал, в Голландии именно так вседорожники используют. Погодите, я еще рацуху на это дело оформлю».

«Не сомневайся, Васильич, как для себя вспашем, засеем и обмоем! Вот увидишь, про нас еще в прессе напишут!»



На пониженной «Хаммер» легко вогнал лемеха в землю и без видимого напряжения потащил плуг, оставляя за собой ровную 80-сантиметровую вспаханную полосу. Глубина вспашки 24 сантиметра – то, что надо для картошки.

Какая же деревня без частушек!
«Плохо, что пахать руками
Запрещают доктора.
Нашу лошадь кличут Хаммер –
Чай, не хуже трактора!»

Снаряжаем серфмобиль

Представляете сон: начало лета, а вас до сентября призывают на сборы – для переподготовки... Наш корреспондент Петр Степанов даже проснулся из-за этого в пять утра. Рядом, на пассажирском сиденье, отгоняя губами назойливую муху, дремал фотограф Георгий Садков.

Жора, подъем! Тебе что, снова приснился краник от термоса с сухим вином из турецкого отеля, где «все включено»? И поэтому ты опять начнешь утверждать, что июльский отдых в Турции лучше нашего маршброска на серфмобиле к родному Азовскому морю? Тогда лучше молчи – слушай, как поют птицы! Мы должны умыться, купаясь в этих звуках…

Вчера ты полдня терпеливо смотрел, как я грузил в машину множество предметов самых разных размеров, и удивлялся, как в этом можно разобраться. Жора, в машине пять тысяч деталей, а в серфмобиле – пять тысяч пятьсот. Все они до поры до времени должны лежать по своим местам и ячейкам, а в нужный момент безотказно работать, как затвор твоего фотоаппарата. Кстати, Жора, ты вчера был не прав! Почему ты не выключил магнитолу, когда мы вырубились после тысячи километров до боли знакомой трассы «Дон»? Не включай ее на полную громкость, даже если там твоя любимая песня.

«Лето – это маленькая жизнь»… Жора, откуда эти слова? Что имеет в виду их автор? Он, наверное, совсем беззаботный мужчина, который для замены колеса вызывает техпомощь. Смог бы он подготовиться к поездке, как мы? Всю зиму собирались! И не важно, что едем на юг без девушек. Они появятся! И посмотришь, сколько их захочет вернуться с нами обратно.

Ты только не суетись, когда будем собирать матчасть на берегу. Нет красивее зрелища, чем мужчина, который весь день занят делом. Я научу тебя вязать морские узлы и собирать паруса. И через неделю нашей переподготовки ты даже не вспомнишь, в каком кармашке серфмобиля оставил бутылку со своим любимым холодным чаем, купленным на АЗС. Ты научишься готовить его сам – с запахом морского ветра и степных трав. Поездим так с тобой месячишко на серфмобиле – глядишь, и кризис кончится.

Ну что? Ты опять жуешь свой домашний пирог? Наша переподготовка начинается – допивай чай и поднимай паруса! **ЗР**



Боевая подруга гонщика – машина. Без нее серфер немыслим: на себе ни парусов, ни досок не дотащить. Размер помощницы не столь важен, главное, чтобы была верной, любимой и надежной. За год хороший серфер наматывает до 80 тысяч километров.









Лучшая машина серфера, конечно, вэн. Сколько оборудования сюда влезет! И ничего не нужно увязывать, только закидывай. Переодеться, согреться и переночевать. Предпочтения – «Фольксваген-Транспортер» и «Мультивэн», «Мерседес-Бенц Вито» и «Спринтер», «Форд-Транзит» и кемперы. Сгодится и «Газель», если ехать недалеко.





Рекорд скорости на парусной доске – 49,09 узла (91 км/ч). Российские серферы, собирающиеся каждый год на Долгой косе, что выдается в Азовское море, состязаются за звание самого быстрого.

Серферы стараются подобраться к воде как можно ближе. Последние метры дистанции порой сравнимы с участками для трофи-рейдов. Поэтому без буксировочного троса – никуда.

Все, что на переднем плане, – три доски, пять парусов, столько же мачт и гиков, вейкборд, кайты и доски к ним, палатку, прочее туристическое снаряжение и экипаж в два человека – привезла на берег эта небольшая синяя «Тойота».

Возможно, пассажиры и рады были бы ехать внутри машины, но там разместилось самое дорогое – доски и паруса.



Вам сколько ложек Сахары?

Побывав на «Фольксваген драйвинг экспириенс» в Африке и проделав на «Туареге» несколько сотен километров по пустыне, Антон Чуйкин почувствовал себя немного Чуковским.


www.volkswagen-driving-experience.de
TOUAREG
WOB VX 28
V6 TDI
WOB VX 34
Volkswagen
driving experience



Таким знакам стоит верить и, несмотря на накатанные колеи, свернуть: дальше даже «Туарег», возможно, не проберется.

Декорации «Звездных войн», вероятно, дождутся здесь визита инопланетян. То-то они удивятся!

Цивилизация – это когда вдоль дорог есть чистые туалеты. Внутри, вы не поверите, настоящая сантехника.

– Пап, почитаешь мне на ночь?

– Конечно. Какую книжку?

– «Айболита»!

– Добрый доктор Айболит, он под деревом сидит… Мы живем на Занзибаре, в Калахари и Сахаре… А знаешь, я ведь только сейчас был в Сахаре.

– Ты?! Я тоже хочу.

– Боюсь, тебе еще рано. Но если интересно, я расскажу, что там, в Сахаре, а потом еще и покажу картинки. Гаси свет, закрывай глаза…

Первое представление об Африке и пустыне Сахара я получил, как и ты, из сказок Чуковского. Этот континент так и был для меня долгое время выдуманным, я не верил в его существование. И не я один, судя по количеству мифов и ошибочных мнений.

Например, обычно думают, что пустыня – это песок, песок и еще раз песок. На самом деле песчаные барханы занимают лишь маленькую часть Сахары, остальное – степи, камни, холмы. Сахара очень разнообразна. И ездить по ней очень здорово – если, конечно, путешествовать от одного интересного места к другому, а не пересекать пустыню по прямой…

Или вот еще заблуждение: в пустыне никого нет, она, дескать, потому так и называется, что там пусто. В стране Тунис, форпосте пустыни (я потом тебе объясню, что это такое), Сахара густо населена. Караваны верблюдов и автомобилей двигаются к достопримечательностям, делая частые остановки у придорожных кафе. Стоит остановиться в безлюдном месте, из-за бархана вынырнет бедуин с предложением купить четки или даже маленькая, чуть старше тебя, девочка, которая будет выпрашивать подарки и неминуемо расплачется, если откажешь. Посреди ровной степи издалека заметна одинокая фигура: откуда этот бербер, что он здесь делает? Возможно, еще дальше – стадо его подопечных, верблюдов или овец...

Еще считают, что в пустыне очень жарко и нет воды. Летом – возможно, но весной там очень приятная температура, можно загорать, не опасаясь ожогов. Мы побывали около большого соляного озера. Выглядит как ровная поверхность, но на нее лучше не заезжать и не заходить: твердь обманчива, под коркой соли жидкая грязь. Есть и настоящие озера с очень



В пустыне нет воды? Тогда это мираж. Озеро и барханы готовы испытать машины. Достаточно неаккуратно тронуться вверх на бархан, допустить пробуксовку – и готово. Надо задать пневмоподвеске верхнее положение, включить пониженную, заблокировать оба дифференциала и… взять лопату. Песок довольно легко отгрести из-под днища, чтобы дорожный просвет из теоретической величины стал реальной. Теперь – за руль и аккуратно назад.

соленой водой. А еще мы… попали под дождь, который продолжался около минуты. Вообще, в тех местах, где мы были, довольно часто встречаются оазисы…

– Что это, папа?

– Оазисы – такие островки в пустыне, где есть вода, растут деревья. В общем, туристическая Сахара не выглядит опасной… Но ты спи, спи.

Так вот, маленьким я считал Африку сказкой. Некоторые сказки именно здесь и делают. Например, снимают кино «Звездные войны» (подрастешь, я тебе его покажу). Едешь по пустыне, вдруг появляется странный городок с космическими ракетами. Или плакат, указывающий под землю: «Родная планета Люка Скайуокера». На самом деле это жилища троглодитов, пещерных людей в переводе с древнегреческого. Огромная воронка в земле, а со дна – вход в отдельные пещеры. В некоторых до сих пор живут берберы.

А еще мы были в совершенно сказочном городе. Сказочном не потому, что он красивый, а потому, что его как бы нет. На холме сложены из камней здания, мечеть, есть несколько улиц… и никого. Только, стесняясь, прячутся от туристов двое местных жителей. Все остальные жилища пусты, стоят, ветшают без своих хозяев.

– Их Бармалей скушал?

– Нет, я думаю, все проще: из этих мест ушла вода, а вслед за ней и люди. Вот как странно: в пустыне людей часто встречаешь, а в этом городе теперь нет даже туристов.

ТУНИС

Будучи арабской страной, имеет особенности, которые стоит учитывать: здесь все немного другое, не все вам понравится, но почти во всем почувствуете колорит. Опытные путешественники считают Тунис одной из самых комфортных африканских стран, сюда любят приезжать на отдых французы, немцы. Курорты на побережье Средиземного моря предлагают семейный отдых. Популярны туры в пустыню. Местные жители едва ли не поголовно знают французский, а на рынках в туристических зонах научились уже и русскому. Виза не нужна, только если вы с группой летите напрямую из Москвы. Кухня как европейская, так и местная (кус-кус – самое популярное блюдо), спиртное доступно в барах и ресторанах.

Население города Zeraoua – два человека. Ощущение, будто людей нет уже тысячу лет, хотя еще недавно тут было оживленно.



Хорошо, что не потребовалось выходить из автомобиля: во время такой бури мелкий песок сразу проникает всюду, даже под одежду.

Сахара в своей самой северной части выглядит вполне обжитой, но это обман, сказка. Пустыня в любой момент готова показать зубы. Когда мы поехали обратно, поднялась настоящая песчаная буря – повезло, что успели вернуться на асфальтовую дорогу. Очень похоже на буран: по дороге метет песок, поднимается в воздух, скрывая и асфальт, и переднюю машину. Приходится двигаться очень аккуратно.

– Это вам Бармалей устроил.

– Вот тут, я думаю, без него не обошлось. Ну а потом дорога вывела к соляному озеру, песок и пыль кончились, и мы убежали от этого разбойника. Точнее, уехали. Ну все, теперь – спокойной ночи.

– Папа, а ты мне картинки покажешь?

– Ну конечно, ведь я же обещал... Напечатаю и обязательно покажу. ЗР

ВДОЛЬ ПО АФРИКЕ ГУЛЯЮТ

Если вы не чужды приключениям, любите автомобильный туризм с толикой экстрима, желаете усовершенствовать мастерство вождения – можете воспользоваться программой «Фольксваген драйвинг экспириенс». Путешествие, описанное выше, стоит 2800 евро с человека: четыре с половиной дня, отели класса «четыре звезды», машины, топливо, карты, сопровождение, питание и перелет из Франкфурта через Лион в Таузар (Tozeur, иногда произносят «Тозёр»). Этот город в центральном Тунисе был отправной точкой путешествия на «туарегах»: мы побывали в городе-оазисе Дуз, совершили марш-бросок в форт Ксар-Гилан, съездили к троглодитам в Матмату, побывали в заброшенном городе и, конечно, оценили комфорт, надежность, проходимость автомобилей, проделав около 700 км по асфальту, песку, грунту и камням.



В этом году программа «Экспириенс» предполагает путешествия на «фольксвагенах» по Африке и Европе в диапазоне Ботсвана – Исландия. Подробности и заявку на участие найдете на сайте компании «Фольксваген».

Песок под воздействием ветра может перемещаться целыми барханами или образовывать такие причудливые формы.



Из жизни диссидентов

Четверть века – огромный срок! Сияющее хромом, помпезное белое купе сегодня выглядит пусть и эффектно, но немного наивно. Может, оттого и притягательно? В характер «Кадиллака-Эльдорадо Биарриц» вникал Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков.


Classic
64



Соседи по дороге смотрят на нас с «Кадиллаком» с интересом, а часто и с улыбкой. Похоже, их больше всего поражает, что на старте огромная белая «яхта» отбрасывает надутый с пляжа песочек резво проворачивающимися передними (!) колесами. Он – диссидент, то есть инакомыслящий. Не укладывается ни в американскую классическую школу, ни в европейскую. Кстати, «Кэдди» – из той эпохи, когда понятие «диссидент» было на слуху по обе стороны железного занавеса.

КУРОРТНОЕ УВЛЕЧЕНИЕ

В приморских городках Старого и Нового Света, среди фешенебельных гостиниц и уютных вилл забываешь о проблемах и неприятностях. «Кэдди» этому способствует. Даже имя с курортным оттенком – «Эльдорадо Биарритц» – звучит, как томное танго. Яркая, белая, щедро припудренная хромом машина, словно подарок под новогодней елкой, дарит ощущение праздника, сбывшегося чуда.

Часть крыши из полированного металла (специальное, редкое исполнение!), множество фонариков усиливают елочное настроение. А из этой решетки радиатора можно, вероятно, соорудить отличную каминную. А может, дверь в сказочную комнату?

Праздник продолжается в красно-белом салоне. Он в гармонии со стилем экстерьера! Деревянные детали прекрасно сочетаются с блестящими кнопочками и рычажками, а также с обширными креслами, стегаными, с кнопками. Богема!

Огромная дверь закрывается неидеально? Увы, издержки времени – автомобилю все-таки четверть века, а калитка уж больно тяжела. Фирменная эмблема в салоне повторена не единожды – помни, в какой машине расселся.

ИНАКОМЫСЛИЕ

В 1982-м, когда в Детройте собрали этот «Кадиллак», передний привод прочно укоренился в Европе в классе массовых машин. «Ха! – сказал бы поклонник «Эльдорадо», – у нас передний привод с 1967 года!». Действительно, необычные, особенно для США, «Олдсмобиль-Торонадо», а затем и «Кадиллак» появились задолго до многих знаменитых нынче европейских и японских машин с передними ведущими (ЗР, 2008, № 9). Модель, стартовавшая в 1981-м, – третьего поколения (шестого, если учитывать американский обычай выдавать за новинку машину после легкой модернизации), к тому же с впрыском топлива, дисковыми тормозами и независимой задней подвеской.

Увы, прославленной фирме в начале 1980-х пришлось-таки поступиться некоторыми принципами. Мотор на «Эльдорадо» объемом не 6 литров и даже не 5,7, а всего 4,1. Для стопроцентного американца очень мало, для европейца того времени – многовато. Инакомыслящий! Мощность по нынешним понятиям ничтожная для такого автомобиля – 125 сил. Впрочем, зачем ему больше?

Трудно оценить достоинства переднего привода при немыслимо легком руле и мягкой подвеске, способствующей глубоким кренам в поворотах. Вот плыть под одобрительными взглядами курортников по зеленым улочкам на скорости миль сорок в час – здорово! Только надо приноровиться заправлять белый рояль капота в узенькие переулки. Прицелом служит знаменитая эмблема – герб Детройта.

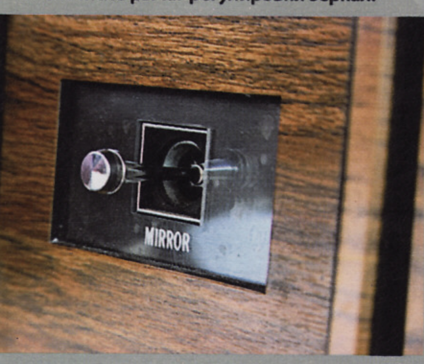
Почти неслышно урчит классическая американская «восьмерка». Надавливаю педаль в пол. Коробка, очень удивленная нетипичным поведением водителя, основательно задумывается



Слева от баранки – регулировка рулевой колонки и указатель поворотов, справа – селектор коробки передач. Даже некая потертость (возраст!) не уменьшает истинно американского шарма!



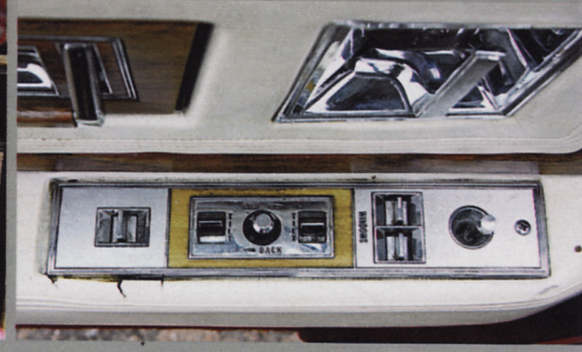
Нынче не в каждом седане такой комфорт. Умели же делать купе... длиной более 5 метров! А ведь это вовсе не эксклюзив, вполне массовая продукция!



В «Кадиллаке» все должно быть прекрасно! В том числе рычаг регулировки зеркал.



Спидометр удивительно честный – всего до 85 миль/ч, или 140 км/ч.



Управление замком двери, сиденьями, стеклами – в едином детройтском стиле.

За рулем

№07 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 937-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов (зав. отд.), Максим Сачков, Анатолий Фомин (зав. отд.)
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Евгений Ветохин (цвет)
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Сергей Долгин, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин (495) 961-11-59
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин тел. (499) 267-30-65, 261-71-81

Формат 207х270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 460 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Пересекая город

Для чего нужны и на что пригодны городские кроссоверы, узнали испытатели ЗР, опробовав «КИА-Соул» и «ФИАТ-Седичи».





Боец в маскхалате

Трудно припомнить, чтобы перспективную модель предоставляли для тест-драйва... закамуфлированной. Именно так поступили с БМВ-Х1, желая сохранить интригу как можно дольше.

Русофильские настроения

Предлагая иномарку, продавец непременно подчеркнет ее приспособленность к нашим дорогам. Сравним «Шкоду» в европейской комплектации и с «российским пакетом», дабы оценить эффективность последнего.

С ветерком – вчетвером

Вседорожник «Порше» стал привычен и даже знаменит – теперь предстоит знакомство со спортивным седаном «Панамера», первым в истории марки.



Поправка В ЗР, 2009, № 5 допущены опечатки. На с. 43 в тексте с заголовком «Укрощение алюминия» следует читать: «...давление наддува – 1,8 бар». На с. 56 в таблице высота «Пежо-308 СС» – 1426 мм. Приносим извинения читателям.

ВСЕ ТАМ БУДЕМ!



Хорошо, что автомобиль пока нельзя купить через Интернет. Мы не возражаем против развития электронных технологий, но они вряд ли заменят традиционный променад по автосалонам, позволяющий не только посмотреть, но и пощупать будущую собственность. Маршруты для покупателей прокладывал Александр Добин.

КТО ГДЕ?

На сегодняшний день в Москве и ближайшем Подмосковье работает 577 официальных дилерских центров, из них 484 квартируют в самой столице. Салоны разбросаны по всему городу, поэтому велика вероятность отыскать желаемый бренд в непосредственной близости от дома. Но тем, кто еще не определился с маркой или моделью, требуется более широкий ассортимент. Найти «все и сразу» можно в нескольких местах – там, где плотность автоцентров на квадратный километр наибольшая.

В первую очередь это, конечно же, выезд с Ленинградского шоссе в Химки. Здесь обосновались, пожалуй, все автопроизводители – от представляющих премиум-класс БМВ и «Ягуара» до массовых «Форда» и «Хёндай». В округе больше двух десятков салонов, переходить из одного в другой можно пешком, не опасаясь износить обувь. На 22-м км Ленинградки расположена дилерская деревня «Рольф» («Форд», «Хёндай», «Мазда», «Мицубиси»), неподалеку брендами GM торгует «КМ/Ч – Химки» (74-й км МКАД), «Независимость» продает «Пежо» и «Вольво» (Ленинградское шоссе, д. 29а), «АвтоСпецЦентр» недавно открыл салон «Ниссан», а внутри МКАД – вотчины «Порше», «Ленд-Ровера» и БМВ. Тест-драйвы проходят, как правило, на улицах Химок: раздолья немного, но покататься можно.

А чего стоит открытый в ноябре 2007 года «Мэйджор Сити»! Расположенный в 9 км от МКАД по Новорижскому/Звенигородскому шоссе, этот автоцентр выстроен по принципу города: здесь есть свои улицы, рестораны, кинотеатры, интернет-кафе и детские площадки (развлекательный комплекс «Мэйджор-молл»). Под крышей «Мэйджор Сити» на территории площадью 12 га собрано 11 автомобильных брендов: «Хаммер», СААБ, «Кадиллак», «Опель», «Шевроле», «Фольксваген», «Пежо», «Мазда», «Рено», «Форд» и «Ниссан». В сервисных зонах общей площадью 6430 м^2 установлено 96 подъемников, ежедневно здесь могут обслужить 565 автомобилей. Недостаток «города» – его удаленность от столицы. Впрочем, от м. «Строгино» посетителей возит бесплатная маршрутка.

Но больше всего салонов расположилось вдоль кольцевой автодороги. Среди дилеров даже родилась поговорка: «Если тебя нет на МКАД, значит, тебя нет в Москве». Только в этом году здесь открылось семь новых центров, еще пара десятков строится. По обеим сторонам 109-километрового кольца работают полторы сотни продавцов. Наибольшая концентрация – на пересечениях МКАД с радиальными магистралями. Довольно приличный выбор на стыках с Ярославским шоссе (11 брендов), Волоколамским (9 брендов), на выезде с Каширского и Варшавского шоссе. Во все стоящие у МКАД салоны довезут маршрутные такси, базирующиеся у ближайших к кольцу станций метро.

Осталось добавить, что рекордсменом по количеству дилерских центров в столице является «Хёндай» – 22 салона, потом идут КИА и «Шевроле» – каждая марка представлена в 16 сало-

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРОВ В МОСКВЕ



Самый большой в Европе дилерский центр «Дженерал моторс» виден издалека.

Город машин «Мэйджор Сити», улица «Ниссан». Вечерняя иллюминация.





Автоцентр «Панавто», второй в мире дилер «Мерседеса», легко вмещает весь модельный ряд немецкой марки.

Консерватизм японцев в тандеме с русским размахом. Крупнейший в Европе дилер «Тойоты» и «Лексуса».



нах, по 12 площадок у «Ниссана», «Опеля», «Хонды», «Фольксвагена», «Лады», «Мерседеса» и «Форда». По близости к центру Москвы всех обошел автосалон, находящийся всего в нескольких шагах от Красной площади (ул. Воздвиженка, 12). Подходящее место, чтобы приобрести новенький «Роллс-Ройс».

САМЫЕ-САМЫЕ

Гигантомания применительно к дилерским центрам – штука скорее полезная, чем наоборот. Сегодня в Москве работает семь автотехцентров, претендующих на место в списке туристических достопримечательностей. По площади они не имеют аналогов в Европе, а некоторые – и в мире.

В январе 2007 года в 4 км от МКАД по Киевскому шоссе открылся самый большой в мире монобрендовый дилерский центр «Вольво» – Volvo Car City (группа компаний «Обухов»). Это сразу несколько современных комплексов, расположенных на площади 2 га. Общая площадь зданий – 75 000 м², техническое оснащение позволяет одновременно обслуживать полсотни автомобилей. Отправляясь туда, не забудьте водительское удостоверение и паспорт – тут, пожалуй, самый раздольный тест-драйв, благо площади позволяют. Увы, добираться не слишком удобно, но от м. «Юго-Западная» каждые полчаса ходит бесплатный автобус.

Недалеко от Каширского шоссе, на 26-м километре МКАД, в прошлом году открылся самый крупный в Европе тойотовский комплекс – «Тойота Центр Каширский». На площади 6,6 га расположены четыре корпуса (в них представлены марки «Тойота», «Лексус», «Ямаха» и б/у авто) общей площадью около 14 000 м². Приехать сюда можно на автобусе (три остановки от м. «Домодедовская»), но удобнее все-таки добираться на авто, благо парковка гигантская. А вот тестировать машины особенно негде, разве что на кольцевой.

Еще один «самый-самый» расположился в километре от МКАД по Горьковскому шоссе. «Форд Центр Измайлово» – это 84 000 м² площадей, сервисная зона на 30 авто и огромный шоурум. От м. «Новогиреево» туда придется ехать на маршрутном такси, а потом еще идти пешком. Все остальное почти идеально – тесты, полезности, развлечения.

Самый большой в Европе автоцентр «Ниссан» расположен в черте города, на Дмитровском шоссе, д. 107 (пересечение с улицей 800-летия Москвы). Общая площадь помещений – более 7000 м². Центр принадлежит группе компаний «Пеликан-Авто» и, пожалуй, наиболее удобен для посещения своим ходом. Доехать можно от м. «Петровско-Разумовская» (автобус, маршрутка) и м. «Белорусская-кольцевая» (маршрутка, троллейбус). «Только вот кататься у нас особенно негде», – сетуют менеджеры салона.

Первый в Европе и второй в мире салон по продаже автомобилей марки «Мерседес-Бенц» открылся в октябре 2007 года на 50-м км МКАД (Одинцовский район, между Можайским шоссе и Мичуринским проспектом). Дилерский центр «Панавто» – эталон автомобильного гигантизма: трехэтажный дворец, шоу-рум на 80 автомобилей, четырехэтажная стоянка, сервисный центр с пропускной способностью 150 автомобилей в день. Несколько раз в час от м. «Юго-Западная» в этот центр (и обратно) отправляется бесплатный автобус. Здесь вы можете вдоволь накататься на понравившемся «Мерседесе», если предварительно оставили заявку на сайте автосалона.

Самый большой в Европе дилерский центр «Дженерал моторс» построила в 2008 году компания «Автомир» на пересечении МКАД и Ярославского шоссе. На нескольких этажах комплекса располагаются полноценные шоу-румы представленных брендов («Опель», «Шевроле», «Хаммер», «Кадиллак» и СААБ). С ремзонами и количеством постов полный порядок: ежедневно без всяких очередей здесь могут обслуживать до 200 машин. Основное неудобство – добираться приходится на автобусе от м. «ВДНХ», а вечно стоящая Ярославка способна испортить настроение любому.

Самый крупный в Европе центр «Мазда» открыла на юге Москвы компания «Кларус Трейдинг» (Варшавское шоссе, д. 150, м. «Улица Академика Янгеля»). Правда, по объему продаж он конкурирует с салоном «Мазда» в автоцентре «Рольф Химки», но первенство в данном случае определяется по площадям.

Это вкратце обо всем. Если нужны подробности, ищите их на страницах «За рулем». Мы дали направления, дальнейший выбор за вами. И если выбраться на шашлык вам не позволяет погода или приверженность вегетарианству, прогуляйтесь по салонам. Пусть даже денег на новое авто пока нет. Убеждены, вам понравится. Собственно, это примета времени – экскурсия «Москва автомобильная»... ЗР



Ярость дикой кошки

В середине мая начались продажи новых версий «Ягуара» – XFR и XKR. Буква R означает существенную прибавку: оба автомобиля получили 5-литровый мотор AJ-V8 Gen III R мощностью 510 л.с. с крутящим моментом 625 Н·м, оснащенный турбонагнетателем.

Новый XFR легко отличить по хромированным «жабрам», четырем выхлопным трубам и 20-дюймовым колесам. «Ягуар-XKR» доступен с кузовом купе или кабриолет. В базовом оснащении – система JaguarDrive Selector™ (крутилка вместо ручки автомата), функции подогрева и вентиляции сидений и другое оборудование.

Стоит купе XKR от 5 500 000 руб., кабриолет обойдется на 400 000 дороже. Цена на XFR начинается с 4 100 000 руб.

Музыка на колесах

В шоу-румах появилось новое поколение «Хонды-Джаз» (ЗР, 2009, № 2). Машину можно заказать в трех комплектациях: Elegance, Sport и Executive. Покупателям предлагают 1,4-литровый двигатель, развивающий 100 л.с. Он работает в паре с 5-ступенчатой механической коробкой или 6-ступенчатым автоматом. Базовое оснащение включает фирменную систему стабилизации VSA, передние и боковые подушки безопасности, преднатяжители передних ремней и крепления для детских сидений ISOFIX. Цены начинаются с 615 000 руб. Новинке предстоит конкурировать с «Мицубиси-Кольт» и «Ниссаном-Ноут».



Нишевый продукт

В июне на российский рынок вышла «Рено-Лагуна» с кузовом купе. Новинку предлагают со 170-сильным наддувным бензиновым мотором или турбодизелем мощностью 150 л.с. – оба двигателя отвечают требованиям норм Евро IV и работают в паре с 6-ступенчатым автоматом. В базовую комплектацию входят аудиосистема Bose, двухзонный климат-контроль и поворачивающиеся биксеноновые фары. Стоимость «Лагуны» с бензиновым двигателем – 1 220 000 руб., с дизелем – 1 263 000 руб.



Ветер пустыни



Компания «Фольксваген» представила в России трехдверный хэтчбек «Сирокко» (этим словом в Италии называют горячий ветер, зарождающийся в пустыне). Представлены три версии: с бензиновым двигателем 1,4 л (160 л.с.) в сочетании с 6-ступенчатой механикой (от 939 141 руб.) или 7-ступенчатой коробкой DSG (от 1 005 638 руб.) и 2-литровым мотором (200 л.с.) с 6-ступенчатой DSG (1 148 576 руб.).
В базовой комплектации – многофункциональный дисплей, система удержания на подъеме, кондиционер и полный пакет активной и пассивной безопасности. Желающие могут доукомплектовать авто еще 35 «приятностями» – от панорамного люка (39 738 руб.) до радионавигации RSN (77 232 руб.). В цветовую гамму кузовов входит десять вариантов окраски.